

#3

Participatie

ONTDEK GENTSPOORT

HOE SPOREN WE SAMEN?

STADSBREDE SAMENWERKING

LOKALE SAMENWERKING

Klap hier open!

de projectkaart

Klap

Dit lees je in boekdeel 3

In dit deel lees je alles over het participatieproces van Gentspoort. Tijdens de werkdagen, de meerdaagse en de werkateliers hebben we zoveel mogelijk stakeholders betrokken. Een bloemlezing van hun ideeën en suggesties lees je binnenin. De partners van Gentspoort bespreken alle input en bepalen welke suggesties al dan niet worden meegenomen in het ontwerp.

Dit is het derde deel van de synthesenota waarin we alle resultaten van onze eerste analyse, de input uit participatie en alle kansen en knelpunten verzamelen.

Boekdeel

Ambities



Boekdeel

Analyse en uitgangspunten

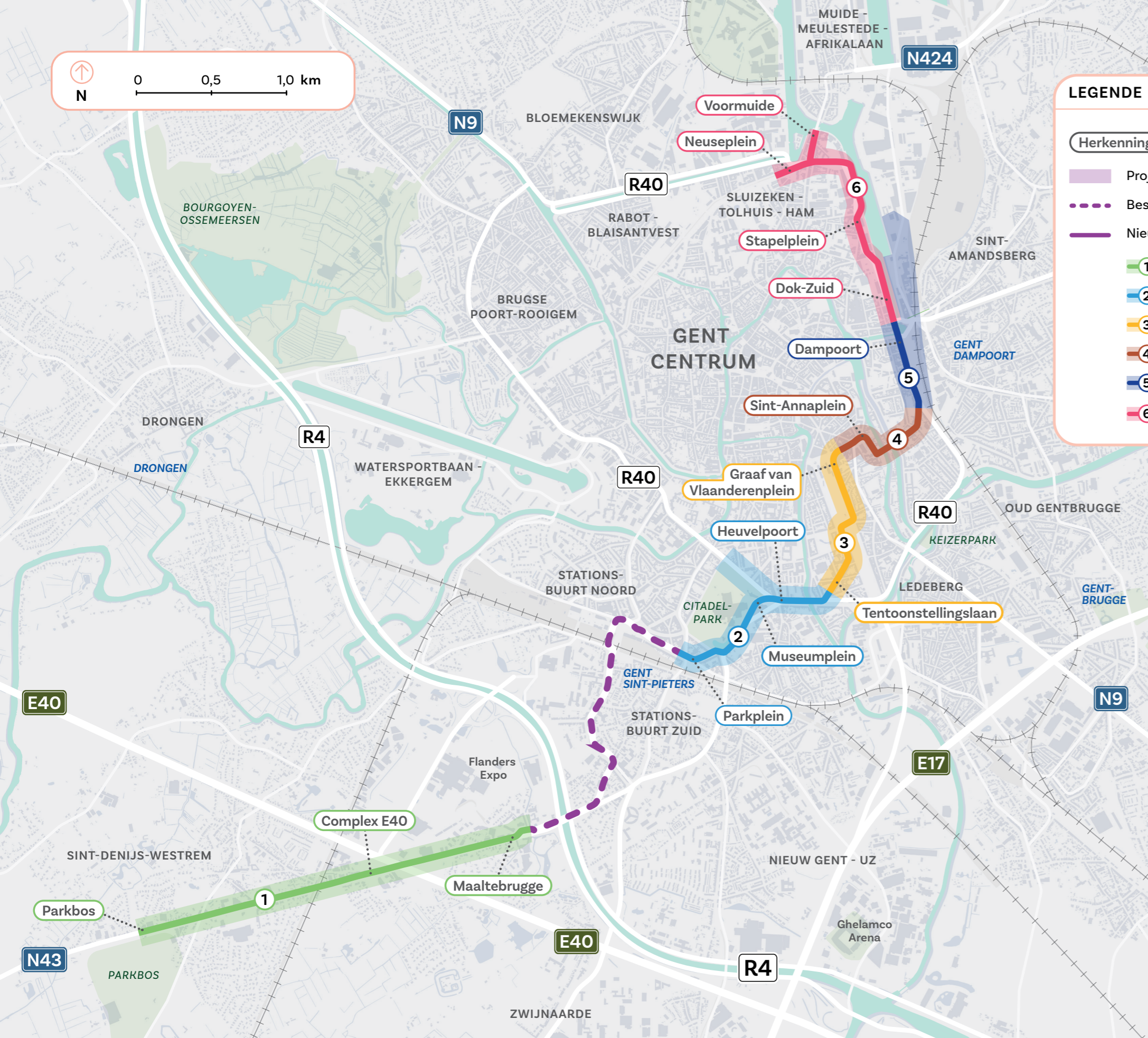
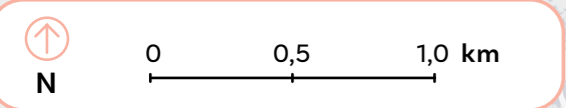


Boekdeel

Participatie



online
rt.be



LEGENDE

Herkenningspunten

- Projectgebied
- Bestaand tramtraject
- Nieuw tramtraject:
- 1 Zone: Kortrijksesteenweg
- 2 Zone: Parkplein - Ter Platen
- 3 Zone: Tentoonstellingslaan - Zuid
- 4 Zone: Zuid - Kasteellaan
- 5 Zone: Dampoort
- 6 Zone: Dok Zuid - Tolpoort



Bekijk de projectkaart online
gentspoort.be

#3

Participatie

ONTDEK GENTSPOORT

HOE SPOREN WE SAMEN?

STADSBREDE SAMENWERKING

LOKALE SAMENWERKING



Mathias De Clercq
Burgemeester Stad Gent

De bewoners zijn de grootste kenners van hun buurt en zijn een belangrijke partner in dit verhaal.”

Beste lezer,

Met Gentspoort staat Gent voor één van de grootste projecten in de geschiedenis van de stad. Zeg maar de Gentse werf van de eeuw. Met kilometers aan extra tramsporen, bijkomende tunnels, betere verbindingen en nieuwe stadspoleinen. Het zal onze stad een pak bereikbaar, verkeersveiliger en aangenamer maken om in te wonen, werken en leven.

Dit zijn uiteraard werken met een grote impact, niet in het minst voor de Gentenaars die langs of in de buurt van het toekomstige traject wonen of ondernemen. We nemen dan ook ruim de tijd om goed in dialoog te gaan met bewoners, handelaars, bedrijven en organisaties. In de denktank, met daarin vertegenwoordigers van adviesgroepen, middenveldorganisaties en burgers, bekijken we het project op lange termijn. In de werkateliers zoomen we in op een specifieke zone en luisteren we naar de mensen die er wonen en werken. Zij zijn immers de grootste kenners van hun buurt en zijn belangrijke partners om van Gentspoort een gedragen verhaal te maken. Het Gent van morgen maken we immers samen, elke dag opnieuw.

Ik ben ervan overtuigd dat dit project Gent enorm ten goede zal komen. Het zal van Gent nog meer een stad op mensenmaat maken. Een stad waar we elkaar kunnen ontmoeten, waar er vlotte verbindingen zijn, waar je op je gemak kan fietsen en rondwandelen. Waar zowel kinderen als ouderen zich goed voelen en zich op een veilige manier kunnen verplaatsen. Hoe meer inzichten we daarover kunnen verzamelen, hoe beter het uiteindelijke project wordt. Ik wil alvast iedereen bedanken die zich daar mee voor inzet. Gentspoort is een ambitieus project, en zal de toekomst van onze stad vormgeven. Alleen als we samenwerken en goed luisteren naar elkaar kunnen we van Gentspoort een succes maken. Het gaat immers niet alleen over infrastructuur, het gaat in de eerste plaats om mensen die hier wonen en leven. Zij zijn de belangrijkste aandeelhouders van dit project.

Veel leesplezier!

Mathias De Clercq
Burgemeester Stad Gent
Voorzitter stuurgroep Gentspoort

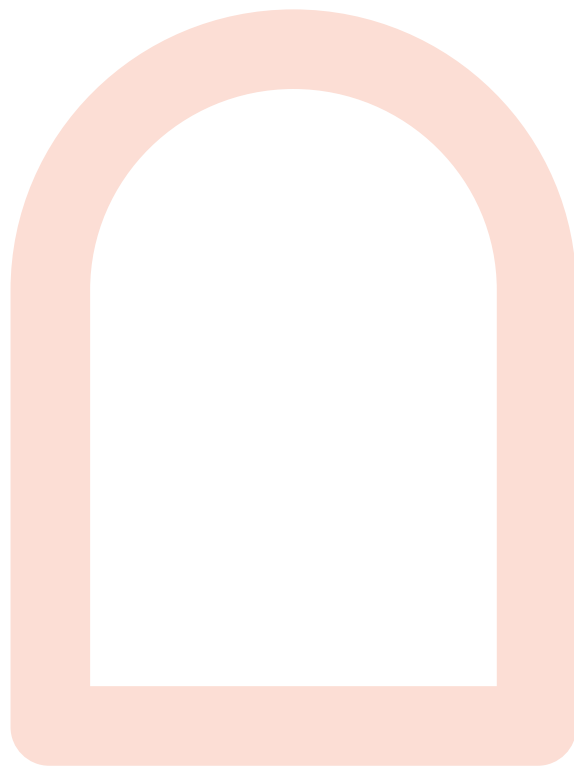
Inhoud



1. <u>Ontdek Gentspoort</u>	8
De aanpak van Gentspoort	10
Gentspoort in een notendop	12
Aanpak	14
De stappen van Gentspoort	16
Wat is er al gebeurd in stap 1?	17
Waar zitten we nu?	18
2. <u>Hoe sporen we samen?</u>	22
Samenwerken en betrekken	24
Ambtelijke werkgroepen	28
Werkdagen	30
3. <u>Stadsbrede samenwerking</u>	36
Denktank	38
Wat is de denktank?	42
Hoe werkt de denktank?	44
Wie zit er in de denktank?	46
Input	48
Terugblik op denktank 1 en 2	50
Input van de denktank	58
4. <u>Lokale samenwerking</u>	64
Lokale samenwerking in cijfers	66
Samenwerking per zone	68
Meerdaagse	70
Werkateliers	78
Algemene input	84
Input van de meerdaagse en werkateliers	86
Input per zone	88
Zone 1: Kortrijksesteenweg	90
Zone 2: Parkplein – Ter Platen	92
Zone 3: Tentoonstellingslaan – Zuid	94
Zone 4: Zuid – Kasteellaan	96
Zone 5: Dampoort	98
Zone 6: Dok Zuid – Tolpoort	100



1. Ontdek Gentspoort



Ontdek Gentspoort

De aanpak van Gentspoort

Gentspoort in een notendop

Gentspoort ontwart enkele lastige Gentse verkeersknopen. We maken werk van slim openbaar vervoer, meer ruimte voor fietsers en wandelaars en een upgrade voor pleinen en straten.



tramlijnen

Gent krijgt **10 kilometer nieuwe tramlijnen**. Tramlijn 4 trekken we door tot aan Gent-Dampoort. De nieuwe tramlijn 7 loopt helemaal van Sint-Denijs-Westrem via Gent-Sint-Pieters naar Gent-Dampoort.



tunnels

Auto's ondergronds = meer plaats bovengronds. **Tunnels onder Dampoort en Heuvelpoort** zorgen voor vlot en veilig verkeer. Bovenop de tunnels krijgen fietsers, voetgangers en openbaar vervoer alle ruimte.



betekenisvolle plekken

We maken Gent nog aantrekkelijker dan het vandaag al is. **Pleinen, straten en vergeten plekken** langs de tramlijnen krijgen een upgrade.



Gentspoort werkt in dialoog, neemt alle perspectieven mee en volgt van bij de start een duidelijk proces.

Aanpak

Gentspoort is een project met veel betrokken partijen, veel perspectieven en veel procedures. Een goede samenwerking is cruciaal om zo'n complex project vlot te realiseren.

Open, constructief en transparant

We geven alle stakeholders de kans om mee te werken. Eerst zetten we de ambities van het projectteam en onze partners op papier. Daarna onderzoeken we welke oplossingen mogelijk zijn. Zo komen we samen tot een oplossing waar het merendeel van de stakeholders zich in kan vinden.

Geïntegreerd en voor iedereen

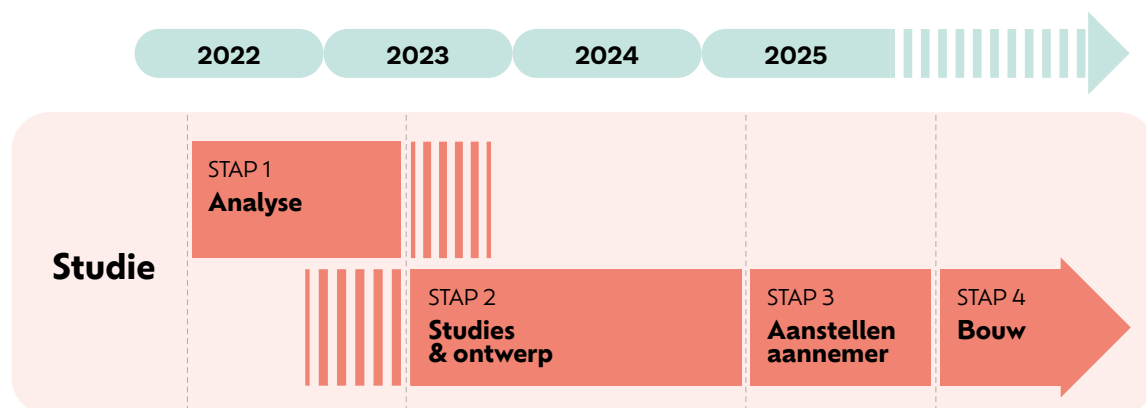
We bekijken Gentspoort niet alleen met een mobiliteitsbril. We nemen alle perspectieven mee: van verblijfskwaliteit, groen en techniek tot budget, uitvoering en meer. We streven ernaar om van Gentspoort een project te maken met zoveel mogelijk meerwaarde voor wie in het projectgebied woont, werkt of op bezoek komt.

Resultaatsgericht en proactief

Bij de start tekenen we een duidelijk stappenplan uit. Dat wordt onze leidraad tijdens het hele project. Zo werken we efficiënt en stapsgewijs toe naar de best mogelijke oplossing.

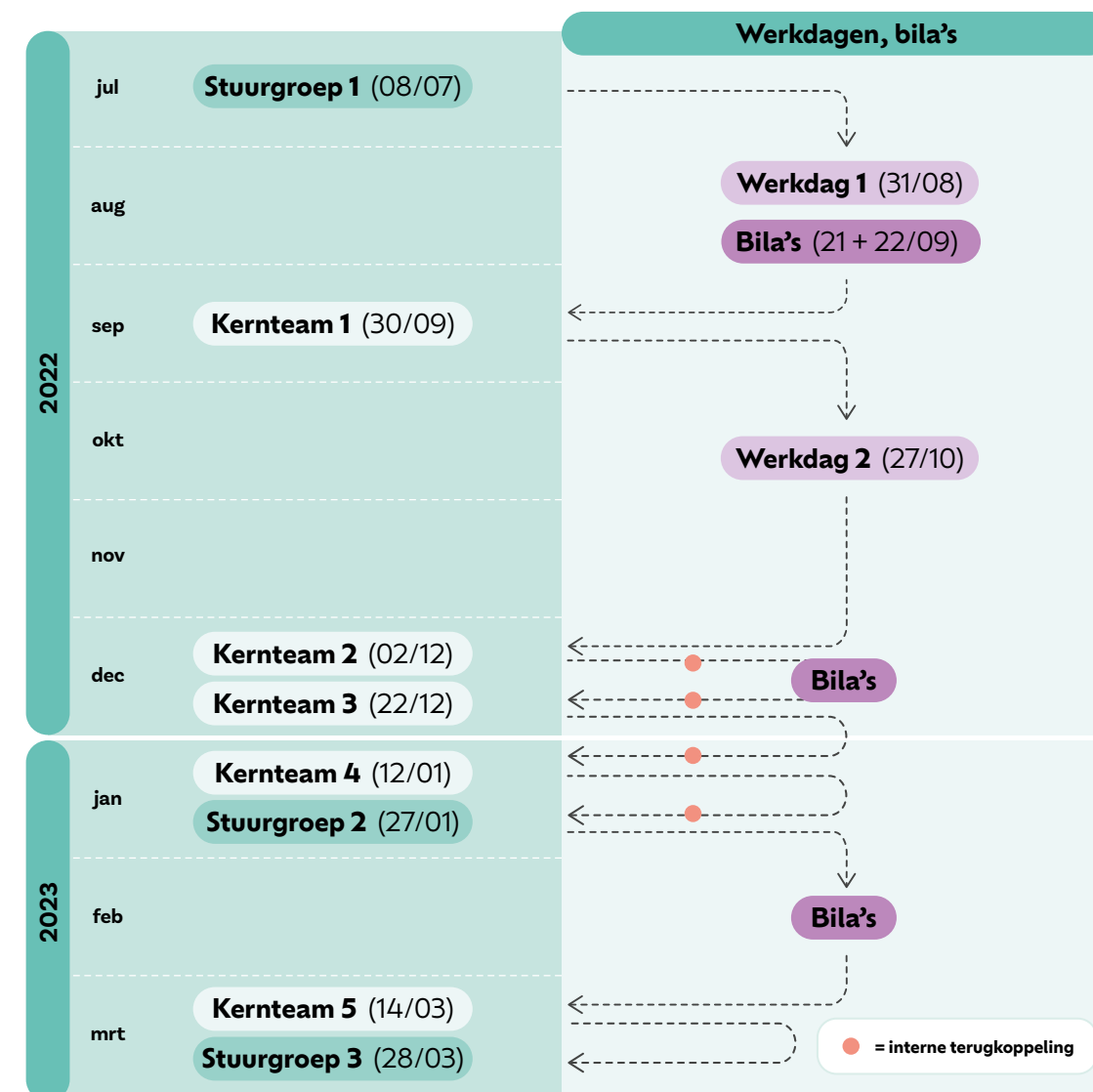
De stappen van Gentspoort

Van de analyses en het studiewerk tot de keuze van de aannemer en de eerste spadesteek. Met Gentspoort werken we volgens een strak stappenplan.



Wat is er al gebeurd in stap 1?

Begin 2023 staan we aan het eind van de analysefase. Sinds de start van Gentspoort in de zomer van 2022 hebben we al een heel traject afgelegd.



Waar zitten we nu?

In de eerste helft van 2023 werd de analyse, de eerste stap van Gentspoort, afgerond. In die stap verfijnden we de scope en afbakening van het project. Nu zitten we in de ontwerpfase, de tweede stap van het project. Bij de opmaak van het ontwerp betrekken we alle stakeholders, inclusief de bewoners van Gent. In dit boek bespreken we hoe zij hebben meegewerkt en hoe we de participatie hebben georganiseerd.

De analyse bestond uit 4 luiken:

- 1 Analyse van de bestaande toestand
- 2 Inventaris van de bestaande ontwerpplannen
- 3 Synthese van de knelpunten en kansen
- 4 Vertaling naar uitgangspunten

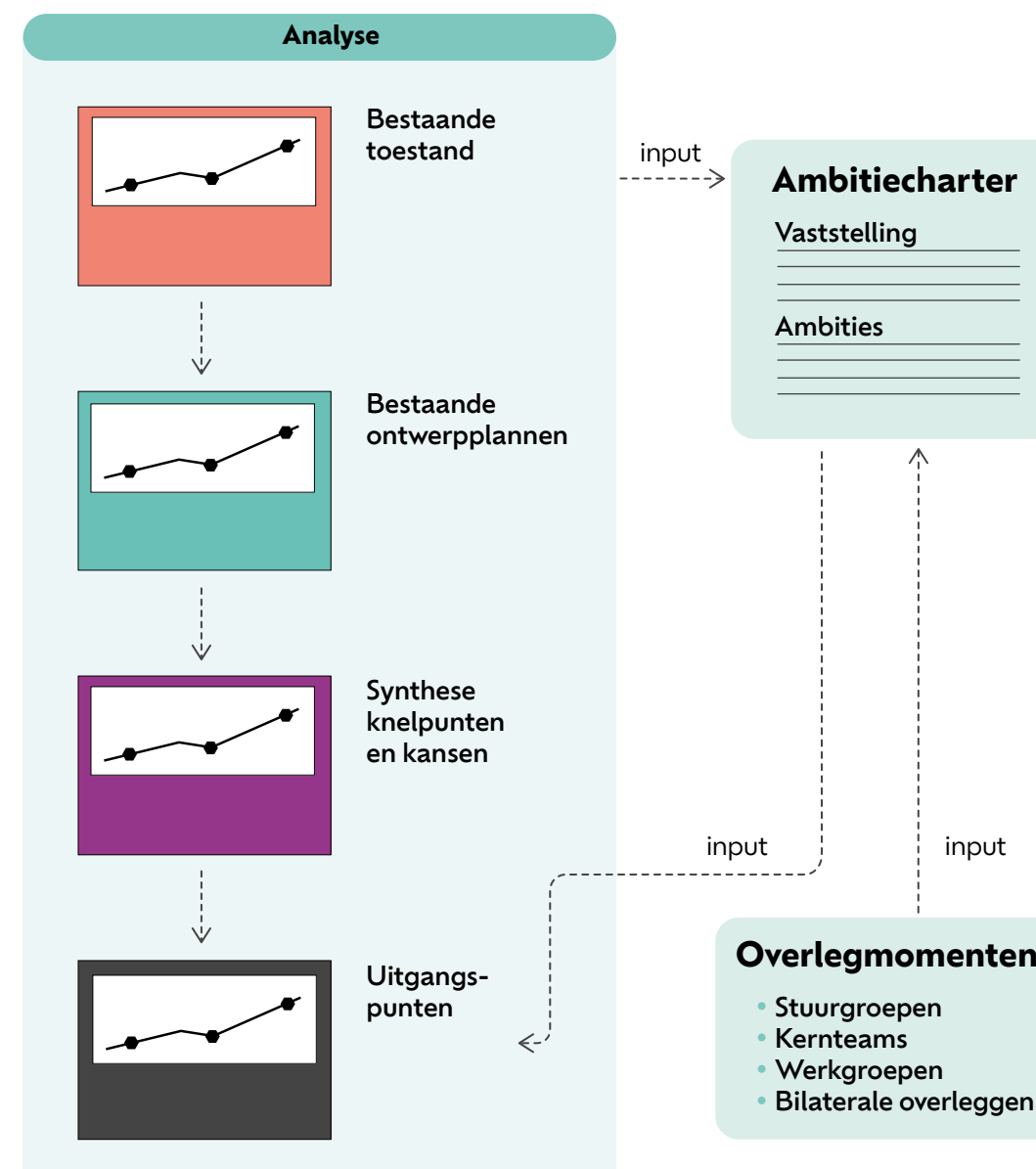
Tijdens de analyse hebben we alle partners nauw betrokken bij het project. In luik 1, 3 en 4 namen we alle input van de partners mee. Luik 2 is een weergave van alle ontwerpplannen uit het verleden. Op pagina 25 vind je een overzicht van alle partners.

Het vierluik

De analyse is samengebracht in vier luiken, een voor elke stap. Elk luik van het vierluik bevat een bundel aan kaarten met heel wat informatie.



Het vierluik kan je raadplegen op gentspoort.be/project/documenten



Gentspoort is enorm belangrijk voor de toekomst van onze stad. Gentenaars, maar ook Gentgebruikers zoals studenten, toeristen en pendelaars verplaatsen zich dagelijks door Gent. We willen hun verplaatsingen vlotter en veiliger laten verlopen en we willen dat Gentspoort een ontwerp voor hen wordt. Niemand kent de stad beter dan zij. Daarom organiseren we niet alleen informatiemomenten, maar gaan we ook aan de slag met participatie in elke stap van dit project.”



**Frank
Vanden Bulcke**

Integraal projectleider De Werkvennootschap

Bij Gentspoort zetten we vanaf de start in op een constructieve samenwerking met verschillende diensten en nutsmaatschappijen op lokaal en Vlaams niveau én met de inwoners. Zo zorgen we ervoor dat we alle aspecten en belangrijke uitdagingen meenemen in het ontwerp.”



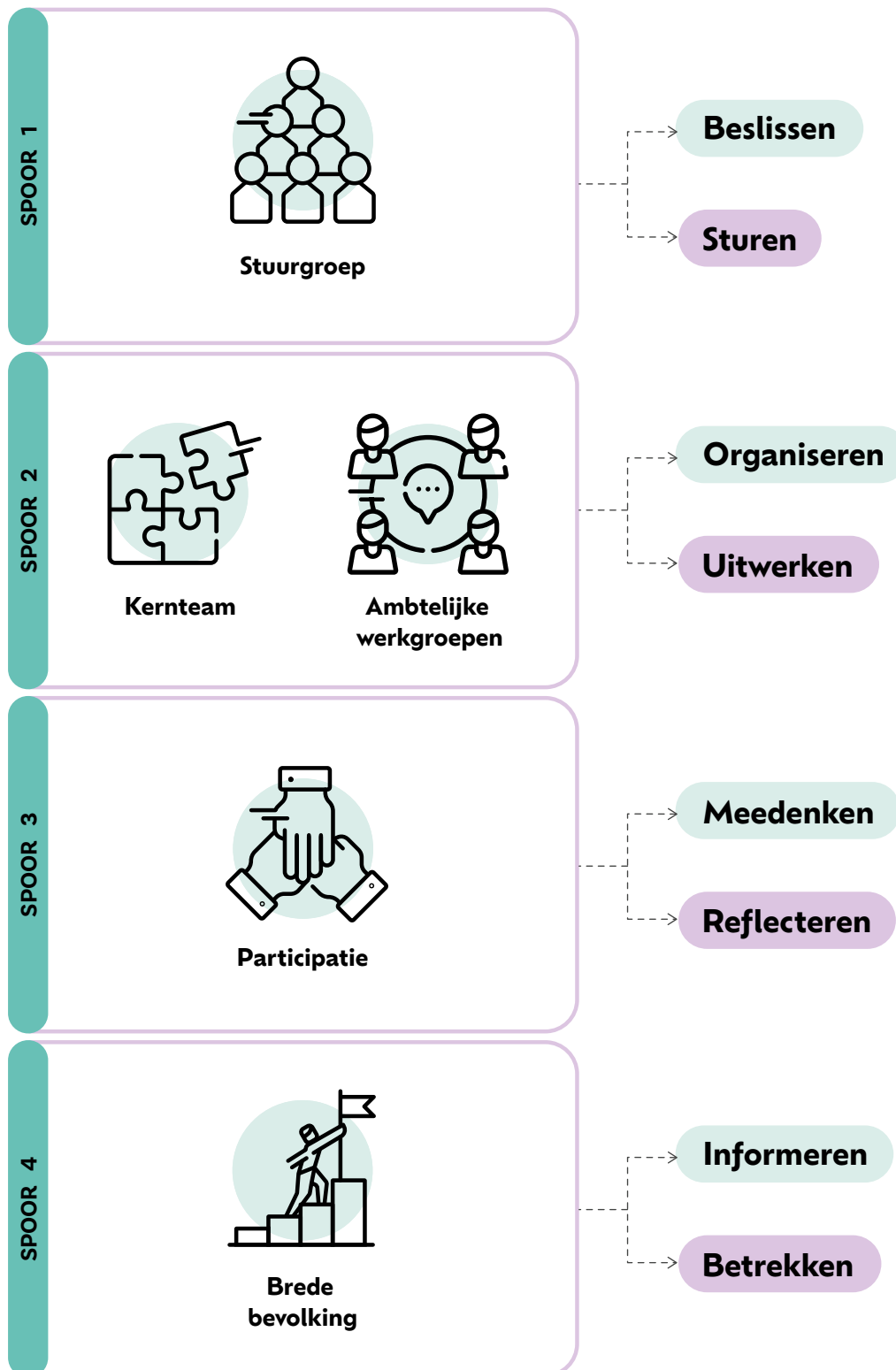
**Ann
Velghe**

Technisch projectleider De Werkvennootschap



2. Hoe sporen

we samen?



Samenwerken en betrekken

We werken in dit project op vier aparte sporen, elk met een andere taak, andere bevoegdheden en andere betrokkenen. De vier sporen staan met elkaar in wisselwerking.



Wat?

De stuurgroep stuurt het project aan en neemt beslissingen. Deze groep maakt de strategische keuzes op basis van de uitgevoerde studies. Daarna formuleert ze voorstellen van beslissingen over het project. De stuurgroep bezorgt die voorstellen aan de Vlaamse Regering, die neemt het finale besluit.

Wie?

Verantwoordelijken van alle partners die deel uitmaken van Gentspoort: De Werkvennootschap, Stad Gent, De Lijn, Departement Mobiliteit & Openbare Werken, Agentschap Wegen en Verkeer, De Vlaamse Waterweg, NMBS, Infrabel, Farys, Aquafin en Synductis.

“NMBS springt mee op de tram om de omgeving van Gent-Dampoort veiliger en aangenamer te maken voor voetgangers, fietsers en auto’s. Treinreizigers zullen nog vlotter kunnen overstappen tussen verschillende vervoerswijzen en Gent-Dampoort wordt een nog betere toegangspoort tot de stad.”



Koen Van Lancker
Head of Station Environment NMBS



Kernteam

Wat?

Het kernteam organiseert en werkt achter de schermen. Ze bereiden de stuurgroepen voor en zijn het aanspreekpunt van het studieteam. Ze vormen de brug tussen alle partners die meewerken aan Gentspoort.

Wie?

Ambtelijke vertegenwoordigers van alle partners.



Ambtelijke werkgroepen

Wat?

In ambtelijke werkgroepen zitten ambtelijke experts. Tijdens werkdagen of overlegmomenten werken ze specifieke onderwerpen in detail uit.

Wie?

Alle partners die meewerken aan Gentspoort, aangevuld met partijen die geen deel uitmaken van het kernteam of de stuurgroep. Denk aan Monumentenzorg, Beleidsparticipatie, Mobiliteit, Departement Omgeving, Onroerend Erfgoed, Stadsbouwmeester, het Agentschap Natuur en Bos, het provinciebestuur ... Afhankelijk van het onderwerp zitten er andere partijen of experts mee aan tafel.



“Infrabel draagt graag zijn steentje bij om de mobiliteitsknelpunten in en rond Gent weg te werken. Samen met de andere partners vervullen we onze rol als facilitator van de modal shift met aandacht voor de veiligheid en een vlot toegankelijk vervoer via het spoor.”

Francky Degrave
Head of Area NW Infrabel



Participatie

Wat?

We laten de stakeholders op verschillende manieren mee nadenken en feedback geven op het project. Naast de gerichte (groeps)gesprekken die we voeren zijn er twee participatiesporen:

- De **denktank** kijkt naar het project in zijn geheel en heeft een adviserende rol. Hierin zitten middenveldorganisaties (Voka, Unizo, Fietsersbond ...), experten vanuit enkele adviesraden van de stad (Gecoro, Cultuurraad, Adviesraad voor personen met een handicap ...) en burgers.
- De **werkateliers** buigen zich over de invulling van specifieke locaties. Hierin werken we samen met lokale stakeholders, zoals bewoners, ondernemers en Gentgebruikers.

“Gentspoort zal een groot deel van de stad heraanleggen en zo de leefwereld van heel veel Gentenaars veranderen. Voor een dergelijk project hebben we niet alleen technische expertise nodig. We gaan ook op zoek naar de lokale kennis van bewoners, bedrijven, handelaars, zorgverstrekkers, busgebruikers ... Zo werken we samen aan een betere stad, voor iedereen en met iedereen.”

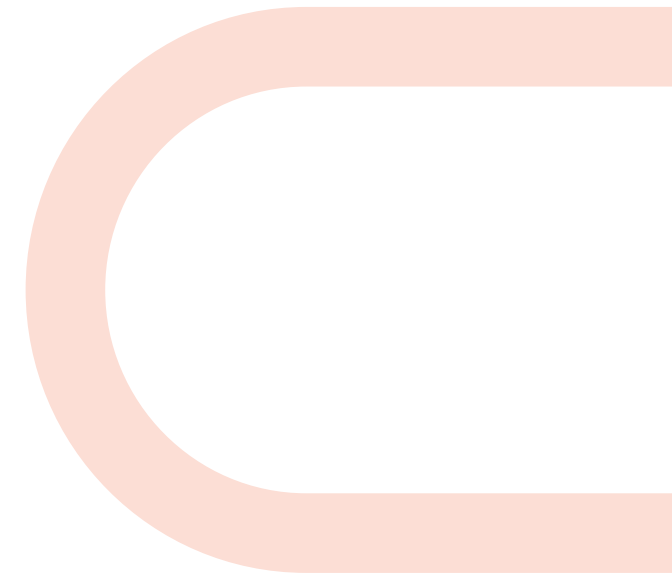
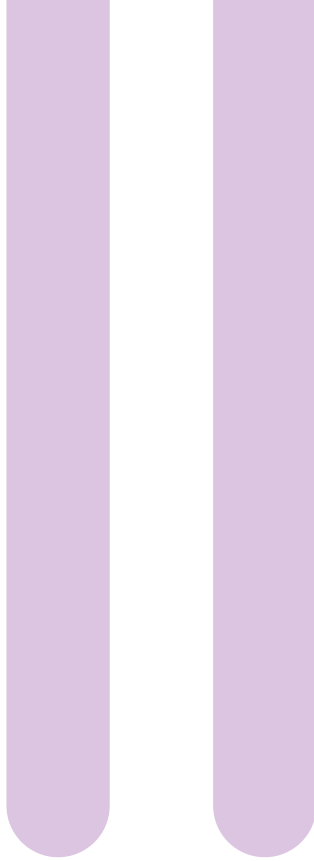
Ann Manhaeve
Wijkregisseur - Dienst Beleidsparticipatie, Stad Gent



Brede bevolking

Wat?

Met onze communicatie betrekken en informeren we ook de brede bevolking. We doen dat met verschillende kanalen, op maat van het project en onze doelgroepen. Hiervoor gebruiken we onder andere de website, sociale media, brieven, kranten, digitale nieuwsbrieven, video's, campagnes en een mobiel infopunt.



Hoe sporen we samen?

Ambtelijke werkgroepen

Werkdagen

Tijdens de werkdagen komen het kernteam en de stuurgroep samen met partijen als Monumentenzorg, Mobiliteit, Departement Omgeving, Onroerend Erfgoed, Stadsbouwmeester, en het provinciebestuur. In de sessies delen we inzichten en leren we elkaars belangen en aandachtspunten voor het project kennen. Deze momenten creëren engagement en houden alle partijen betrokken om tot een zo goed mogelijk project te komen.

Analysefase

De eerste werkdagen vonden al plaats tijdens de analysefase. Werkdag 1 stond in het teken van een eerste aftoetsing van het inhoudelijke werk dat tot dan toe was verricht. Enkele maanden later kwamen we opnieuw samen om de ambities af te toetsen.

Studie & ontwerpfase

Ook in de huidige studie & ontwerpfase organiseren we de werkdagen. Om de zes weken komen we samen om in te zoomen op de aandachtspunten voor de zes zones van het project. In het najaar staan er dus nog werkdagen op de agenda.



“Het projectgebied loopt langs verschillende waterwegen en bruggen in beheer van De Vlaamse Waterweg. Als bruggenbouwer van Gentspoort werken wij graag mee aan dit project.”

Chris Danckaerts

Gedelegeerd bestuurder De Vlaamse Waterweg nv



↑
Studieteam Gentspoort

“Vanuit Agentschap Wegen en Verkeer vinden we het belangrijk om in te zetten op participatie. De bevolking heeft namelijk heel wat terreinkennis en dat komt de kwaliteit van het ontwerp ten goede. Door stakeholders vroeg in het project te betrekken krijgen ze bovendien inzicht in het verloop van het ontwerpproces en dat is noodzakelijk voor het vertrouwen waar we op bouwen.”

Jef Schoenmaekers

Communicatieverantwoordelijke Agentschap Wegen en Verkeer





Dit mobiliteitsproject brengt ingrijpende werken met zich mee, bovengronds én ondergronds. Farys is partner van Stad Gent voor het beheer van de drinkwater- en rioleringsinfrastructuur. Binnen Gentspoort zetten wij onze schouders onder een toekomstgericht waterverhaal dat zowel drinkwater, afvalwater als regenwater incorporeert.”

Marleen Porto-Carrero
Algemeen directeur Farys





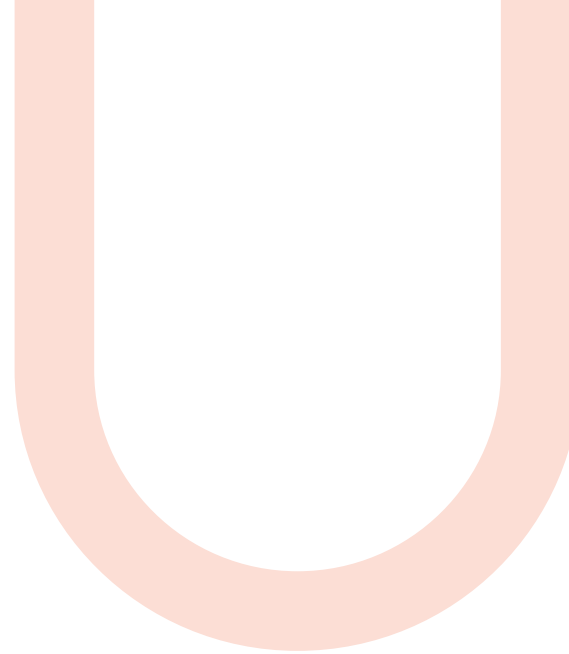
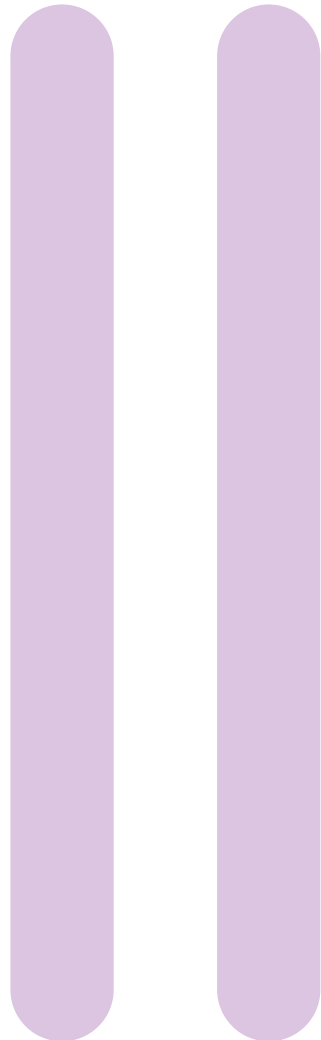
“ **Multimodaliteit is de weg van de toekomst. Een goed uitgebouwd openbaar vervoernetwerk is daarvoor essentieel. Zeker in een stedelijke omgeving zijn trams een ideaal vervoermiddel want ze kunnen een heel pak reizigers vervoeren, en dat betekent flink wat minder auto’s op de weg. Doe daar verkeerslichtenbeïnvloeding en zoveel mogelijk eigen trambeddingen bovenop, en je arriveert in *no time* op je bestemming. Om het tramvervoer in Gent naar een nieuw en hoger niveau te tillen en nog meer reizigers te enthousiasmeren, zijn bijkomende ontsluitingen en realisaties nodig. Zoals de langverwachte verdere uitbreiding van tramlijn 4 en uiteraard een vlotte rechtstreekse verbinding tussen de beide Gentse treinstations. Er is lang en veel over gepraat en gedroomd, maar nu worden de woorden daden: Gent krijgt het tramnetwerk dat het verdient én nodig heeft.** ”

Ann Schoubs
Directeur-generaal De Lijn





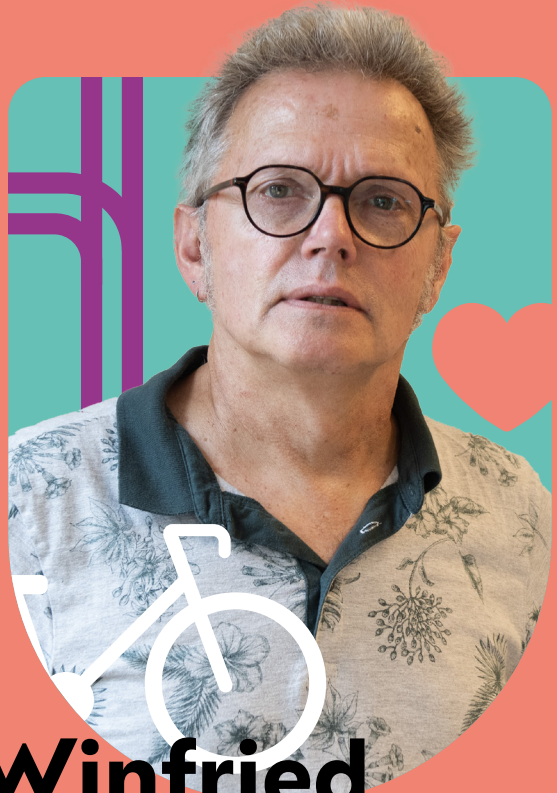
3. Stadsbrede samenwerking



Stadsbrede samenwerking

Denktank

De participatie van Gentspoort verloopt via twee sporen: stadsbreed en locatiegericht. De denktank overschouwt het hele traject en zoekt naar kansen die Gentspoort voor de hele stad biedt.



Winfried

Inwoner



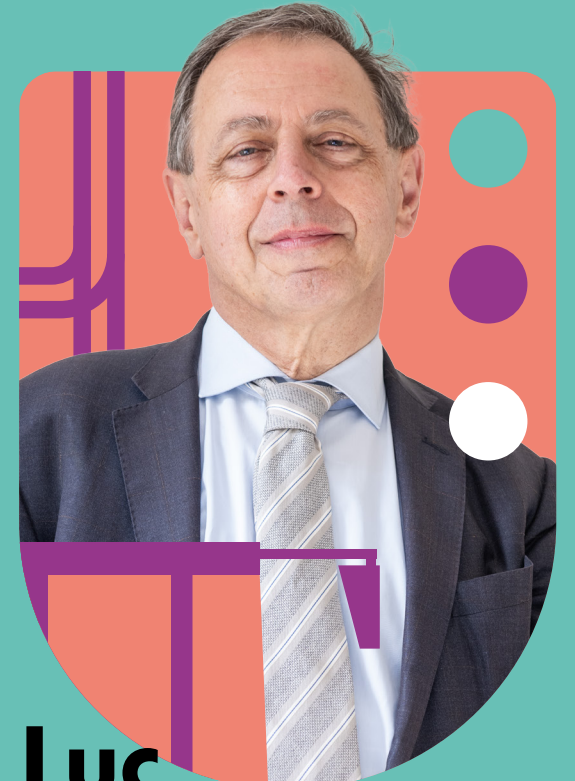
Simon

Voka Oost-Vlaanderen



Karen

Inwoner



Luc

vzw Reizigersbond



Harjinder

Adviesraad voor etnisch culturele diversiteit



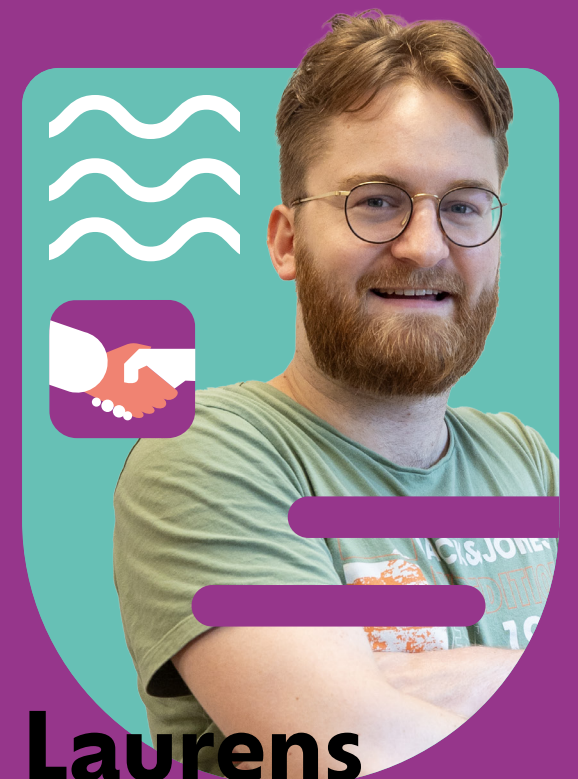
Jacoba

Inwoner



Thomas

Unizo Oost-Vlaanderen



Laurens

Inwoner

Wat doet de denktank?

De denktank bekijkt Gentspoort vanuit een helikopter. Hij kijkt niet naar specifieke locaties, maar bekijkt het **project als geheel**. De denktank zoekt uit op welke manier het project een **hefboom** kan zijn voor de rest van de stad.

Hoe kan een infrastructuurproject een hefboom zijn? Een tramlijn gaat over meer dan mensen vervoeren van A naar B. Een tramlijn heeft een impact op de leefomgeving, het karakter en de verkeersveiligheid van de hele stad. Het is cruciaal om van bij de start met die bril naar het project te kijken. Zo zijn we zeker dat we geen kansen laten liggen.

Zoeken naar kansen

Bij de start van Gentspoort hebben we de ambities samen met alle betrokken partijen op papier gezet in het **ambitiecharter**. Het charter met de zes ambities is terug te vinden in **boekdeel 1**.

We benaderen de hefboomwerking van Gentspoort vanuit de zes ambities.

1. De stad in beweging

Welke kansen zijn er op vlak van mobiliteit en de modal shift?

2. De toegankelijke stad

Hoe maken we Gent nog toegankelijker en verkeersveiliger?

3. De stad van morgen

Hoe maken we Gent klaar voor de toekomst?

4. De dynamische stad

Hoe behoudt Gent haar identiteit en karakter?

5. De gezonde stad

Hoe maken we van Gent een gezonde en aangename plek om te leven?

6. De geëngageerde stad

Hoe zorgen we ervoor dat Gentspoort een gedragen project is?

En wat niet?

De denktank geeft geen **input over het tracé** van de tramlijnen. Ook het **concrete ontwerp** komt niet aan bod, dat gebeurt in de werkateliers. En ook het **procedurele proces** om het project te realiseren, behoort niet tot de scope van de denktank.

Hoe werkt de denktank?

Inhoudelijk

De denktank denkt na over de **hefboomwerking van het project**. Hoe zou Gent eruit kunnen zien over 30 jaar? Dat toekomstbeeld schetst de denktank en van daaruit kijkt de groep terug (volgens de methode van *backcasting*).

Zo bepaalt de denktank de stappen die nodig zijn om het toekomstbeeld te bereiken. De groep detecteert **kansen en bedreigingen voor de toekomst, zodat we er vandaag al rekening mee kunnen houden**. De denktank werkt dus strategisch, zone-overschrijdend en toekomstgericht.

Dit toekomstgerichte denken is belangrijk. Het maakt dat we niet vertrekken vanuit

de obstakels van vandaag, maar een toekomstbeeld nastreven dat met voldoende realisme werd opgebouwd. De hieraan gekoppelde acties vanuit de denktank zijn daardoor ook minder concreet dan die van de lokale werkateliers. Ze geven **richting aan het ontwerpproces op langere termijn** en openen gesprek en discussie.

Sommige van de kansen en bedreigingen vallen **buiten de scope van Gentspoort**. Dat betekent niet dat we er niets mee doen. De partners zullen alle input bespreken en erover terugkoppelen naar de denktank.



“De energie van de groep die iets positiefs wil veranderen voelde vree goed aan. Ook het gevoel dat je iets aan het bijdragen bent, is aangenaam.”

Karen Van der Perre
Inwoner en lid van de denktank

Procesmatig

De denktank heeft **geen formele rol**. Het mandaat van de denktank is niet procedureel vastgelegd. Maar dat wil zeker niet zeggen dat de denktank onbelangrijk is. De denktank vertegenwoordigt de maatschappij als geheel. De ideeën zijn dus erg waardevol voor het hele project.

De denktank werkt in **interactie met de stuurgroep**. De ideeën van de denktank worden altijd voorgelegd aan de stuurgroep. Die beslist hoe ze ermee omgaan en laat haar beslissing weten aan de denktank. De denktank kan op elk moment feedback vragen aan de stuurgroep en andersom.

We plannen **in eerste instantie drie bijeenkomsten** van de denktank, voorafgegaan door een kennismakingsmoment. De deelnemers engageren zich om deze drie eerste bijeenkomsten bij te wonen. We willen transparant en relevant te werk gaan. Dat wil zeggen dat we een volgende denktank organiseren als we dat nodig achten. Na de derde denktank evalueren we samen of er in de toekomst nog meer bijeenkomsten nodig zijn. Bij het schrijven van dit boekdeel hebben twee van de drie bijeenkomsten plaatsgevonden.

“Gentspoort is veel meer dan enkel een vertramingsproject. Dit is een heuse stadsvernieuwing die een grote impact zal hebben op de Gentse ondernemers. Het gaat niet alleen over de ondernemers gevestigd in het projectgebied, maar ook over de bedrijven die er actief zijn voor leveringen of het uitvoeren van werken.”

Thomas Kindt
Unizo Oost-Vlaanderen en lid van de denktank



Wie zit er in de denktank?

Middenveld

We nodigden alle relevante middenveldorganisaties uit om deel te nemen: Voka, Unizo, Fietsersbond, Voetgangersbeweging, Bond Beter Leefmilieu, TreinTramBus of Bond van Trein-, Tram-, en Busgebruikers, Konekt VZW, VAB, Touring, Gents Milieufrent, Reizigersbond, Gentse Busbeweging, Scholieren & Studentenvertegenwoordiger, De Zuidpoort, Natuurpunt en CAW.

Adviesraden

We vroegen aan de Gentse adviesraden om deel te nemen op basis van hun expertise. Zij kregen een uitnodiging: Adviesraad voor etnisch culturele diversiteit, Adviesraad voor personen met een handicap, Cultuurraad, Gecoro, Lokaal Overleg Kinderopvang Gent, MinaRaad, Stedelijke Gezondheidsraad, Stedelijke Jeugdraad, Stedelijke Woonraad, De Stedelijke Seniorenraad en Adviesraad mondiale solidariteit.

Inwoners

Naast het middenveld en de adviesraden, willen we ook de inbreng van de Gentenaren zelf horen. Daarom selecteerden we een diverse groep inwoners. Om zoveel mogelijk potentiële kandidaten te bereiken maakten we de denktank bekend tijdens de meerdaagse, in de infokrant en via de website. Uit alle kandidaten selecteerden we 15 deelnemers. De selectie gebeurde anoniem. We hanteerden de criteria motivatie, vervoersmiddel, leeftijd, zone en gender om tot een diverse en representatieve groep te komen.

Projectmedewerkers en experts

De denktank wordt ook bijgewoond door leden van het projectteam en externe experts. De projectmedewerkers modereren en nemen verslag. De externe experts geven waar nodig uitleg bij specifieke thema's.

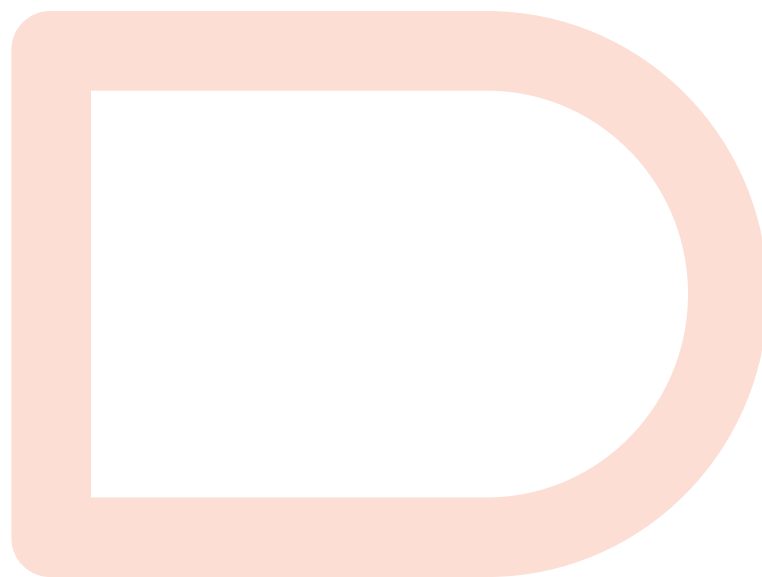
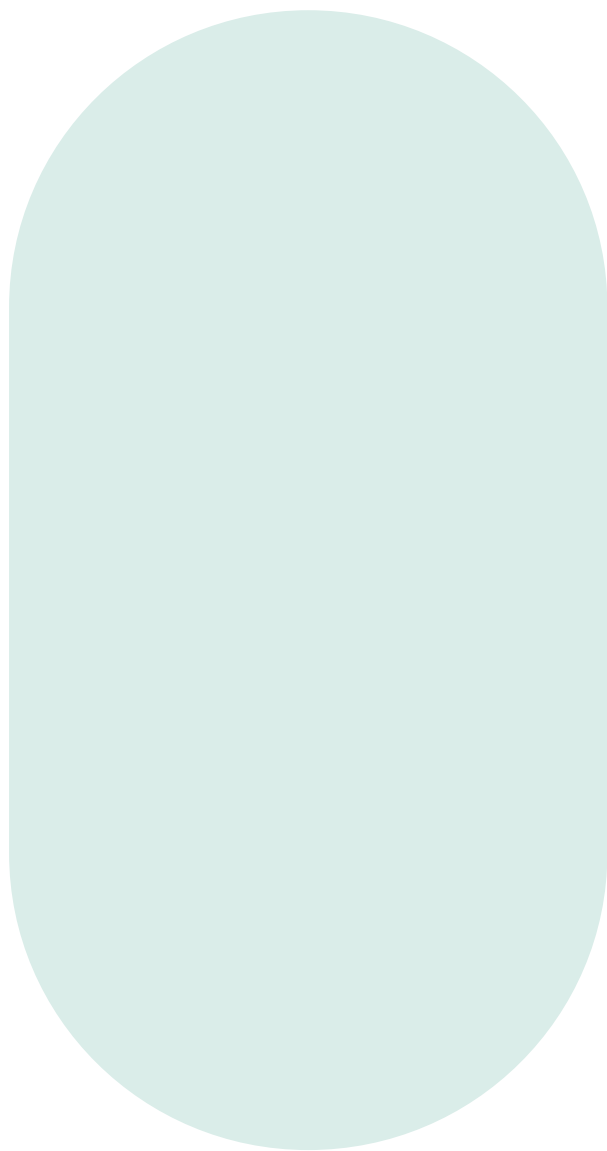
“Als deze tram het kloppend hart wordt van een fijnmazig en frequent openbaar vervoersnet, kunnen we de wagen vaker laten staan.”

Winfried Huba
Inwoner en lid van de denktank



De leden van de denktank

De denktank weerspiegelt de Gentse samenleving zoveel mogelijk. Daarom is het een mix van middenveldorganisaties, adviesraden en gewone Gentenaren. We brachten op voorhand alle stakeholders in kaart en selecteerden uit de inschrijvingen een zo divers mogelijke groep, zodat we zoveel mogelijk invalshoeken en expertises kunnen betrekken.



Stadsbrede samenwerking

Input



Terugblik op denktank 1 en 2

denktank 1

1 juni 2023

Van inspiratie naar toekomstbeeld

Op 1 juni 2023 kwam de denktank een eerste keer samen. We namen de tijd om elkaar te leren kennen. De interactie binnen de denktank en het groepsproces is niet te onderschatten wanneer een breed samengestelde groep in debat zal gaan over complexe, soms moeilijk tastbare onderwerpen.

We vatten ons traject aan met een algemene uiteenzetting over Gentspoort. Daarna verruimden we onze blik door externe spreker professor emeritus Willy Miermans het woord te geven. Hij gaf zijn eigen boeiende kijk op de hefboomwerking van Gentspoort en verwees ter inspiratie

naar tramprojecten in binnen- en buitenland.

Willy Miermans, integraal projectleider Frank Vanden Bulcke en hoofdontwerper Jonas Vanneste gingen vervolgens in gesprek met de denktank en het toekomstbeeld werd gebouwd. De groep vertaalde de zes ambities naar vier concrete invalshoeken: mobiliteit, economie, beleving en klimaat. Voor elke invalshoek verzamelden we de kritische bedenkingen van de leden, zoals het belang van een globaal parkeerbeleid en toegankelijkheid voor andersvaliden.



“Zwitserland bewijst het: hoe nabijer de tramhalte, hoe minder voor de auto wordt gekozen.”

Luc Desmedt

vzw Reizigersbond en lid van de denktank





denktank 2 13 juni 2023

Van toekomstbeeld naar acties

Twee weken later kwam de denktank een tweede keer samen. Op basis van het toekomstbeeld uit de eerste sessie bepaalde de groep concrete acties. Het was hard werken, maar het resultaat mocht er zijn.

Op basis van het toekomstbeeld bepaalde de denktank negen topics. Voor elk topic bepaalde de groep stappen of acties en gaf hij aan wie ze moest opnemen.

Resultaat

Illustrator Peter Goes vertaalde de ideeën van de denktank in een levendige illustratie. De illustratie bevat niet alles wat aan bod kwam tijdens de denktank, maar geeft wel de essentie weer van het toekomstbeeld van de denktank voor Gent. Het weerspiegelt de ideeën en de drive van de groep. Het is een beeld om op verder te werken en om discussie en dialoog op te wekken. Bekijk de illustratie op de volgende pagina.

“Gentspoort zal dé werf worden voor Gent. Binnen de denktank hebben we met verschillende actoren nagedacht hoe we dit project als hefboom kunnen gebruiken voor de verdere ontwikkeling van de stad. Niet alleen op vlak van mobiliteit, maar ook op vlak van stadsontwikkeling, klimaat en economie.”



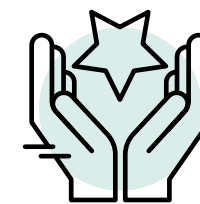
Simon Lefèvre

Voka Oost-Vlaanderen en lid van de denktank

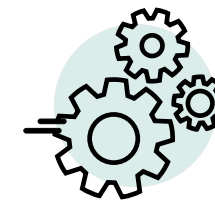
De 9 topics



- 1 Een hefboom voor de modal shift.
- 2 Een hefboom voor een fijne trambeleving.
- 3 Een hefboom om klimaatgerelateerde ingrepen te versnellen.

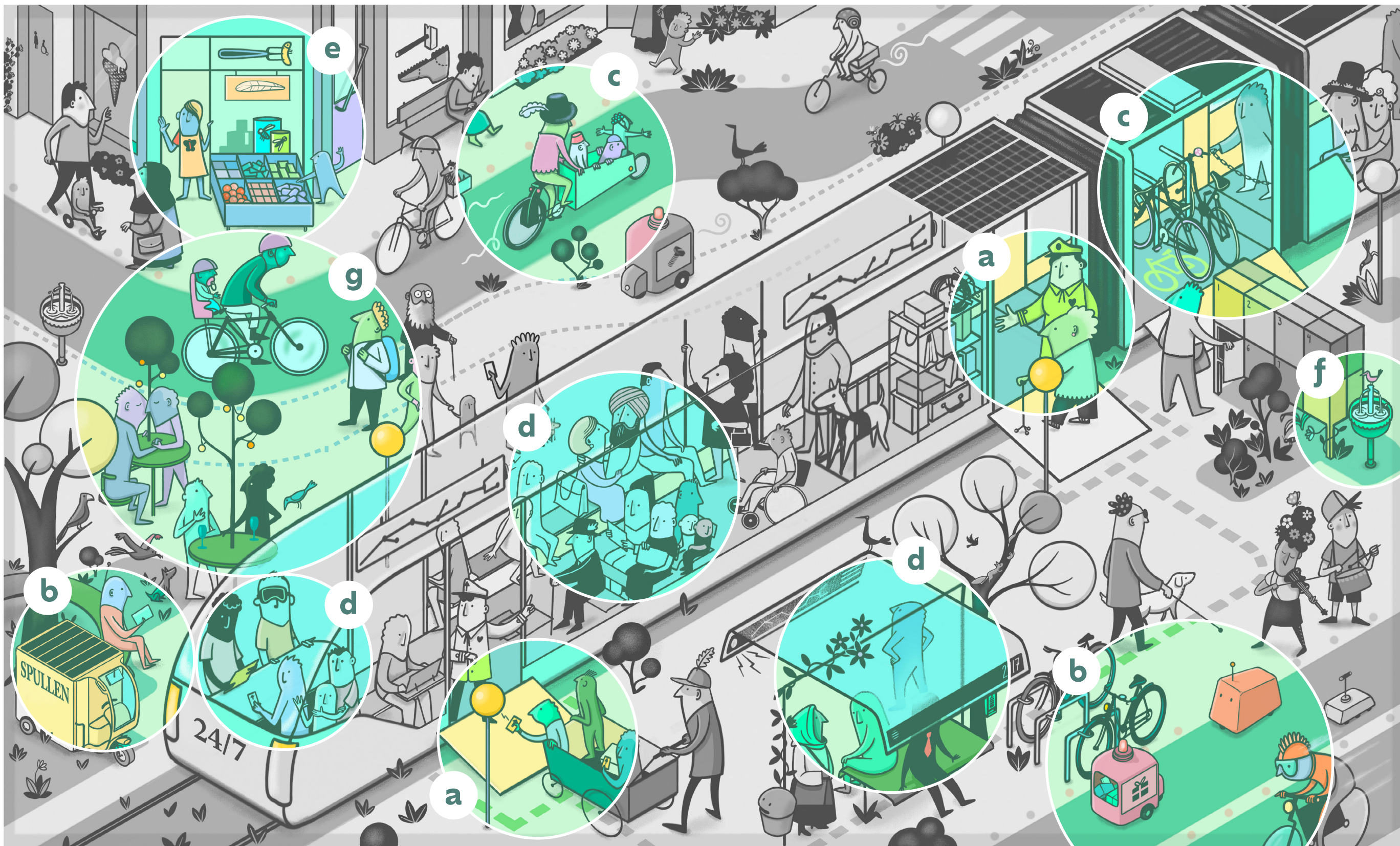


- 4 Een hefboom voor betere Hoppinpunten.
- 5 Hoe omgaan met gentrificatie.
- 6 Tijdelijke invullingen binnen Gentspoort.



- 7 Laden en lossen.
- 8 Kwaliteitsvolle ontwikkelingen.
- 9 De impact op handelaars langs het traject.





Input van de denktank

Op de volgende pagina's staan een aantal suggesties van de denktank, geordend per thema en gekoppeld aan de illustratie. Van de twee samenkomsten is een gedetailleerd verslag gemaakt. Dit vormde mee de basis voor de illustratie van het toekomstbeeld voor de denktank. De partners van Gentspoort bespreken welke suggesties al dan niet worden opgenomen in de plannen.

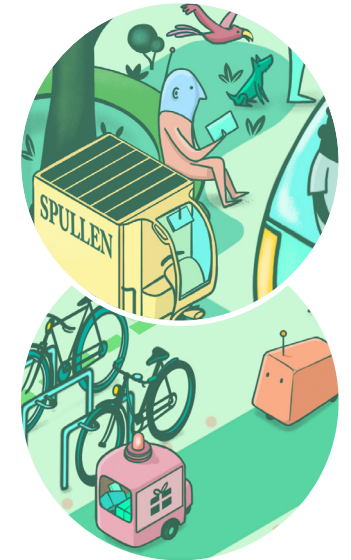
a Openbaar vervoer

- Park & Rides kunnen interessanter worden, bijvoorbeeld door ze te combineren met een inclusief ticket voor parking en openbaar vervoer.
- Tickets kunnen buiten de tram gevalideerd worden, zoals ook in Straatsburg. Voor personen met een abonnement is het eventueel niet nodig om hun ticket te valideren.
- Vriendelijke chauffeurs en hoffelijkheid zijn heel belangrijk.
- Rekening houden met mindervaliden is belangrijk. Chauffeurs stoppen vaak niet op de juiste plaats voor hen.
- De wachttijden voor de tram mogen niet te hoog oplopen. Acht minuten is het maximum.



b Laden en lossen

- Per locatie kan onderzocht worden of kleinschalige laad- en loslocaties mogelijk en wenselijk zijn.
- De 'last mile' kan vaak gecombineerd worden. Het laatste deel van transporten en leveringen kan op een slimme en duurzame manier georganiseerd worden. Er kan versneld werk gemaakt worden van stadsdistributie.
- Venstertijden kunnen helpen om laad- en losverkeer slim te regelen. Denk aan paaltjes of permissies.
- Het water kan ook een laad- en losplek zijn. Van de kade kunnen leveringen verder georganiseerd worden per fiets.



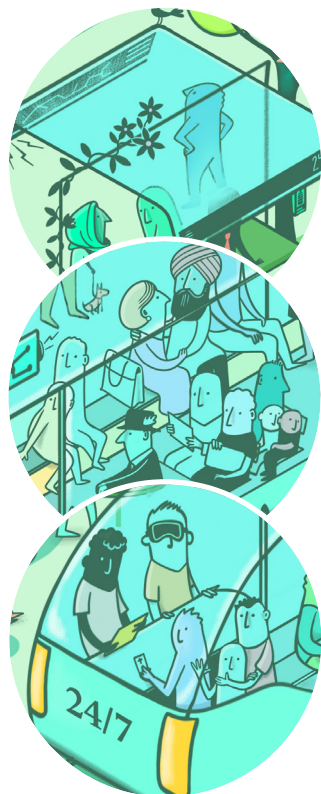
c Fietsen

- Voldoende ruimte voor fietsers naast de tram is belangrijk.
- Spoorbundels aan tramlijnen zijn vaak heel gevaarlijk voor fietsers.
- Fietsveiligheid is cruciaal. Het is vaak het veiligst om het verkeer op te delen in verschillende zones.
- Er moet een aparte zone komen om fietsen te vervoeren op de tram.
- Aan de tramhaltes moet er voldoende fietsparking zijn en een aanbod van bluebikes of andere deelfietsen.



d Tram

- Tramhaltes kunnen aangenaam en groen zijn, bijvoorbeeld met een groendak.
- De haltes zouden duidelijk aanwezig moeten zijn, ook voor mensen met een visuele beperking.
- Haltes zijn best rechtstreeks bereikbaar via het voetpad. Als je toch een weg moet oversteken, dan liefst met lichten die voorrang geven aan voetgangers.
- De haltes zouden vlot bereikbaar moeten zijn voor mensen met een rolstoel.
- Een groene trambedding is een echte meerwaarde.
- Korte wandelafstanden tussen haltes zijn noodzakelijk. In Zürich ligt er bijvoorbeeld maximaal 350 meter tussen twee haltes.
- Openbaar vervoer kan 24/7 beschikbaar zijn, zoals bijvoorbeeld in Praag.
- Met randparkings kan je vlot overstappen van de auto op het openbaar vervoer.
- Een uniform ticketsysteem voor verschillende vervoersmiddelen maakt het veel gemakkelijker voor de reiziger.



“In de Gentse binnenstad is het openbaar vervoer dé oplossing om je te verplaatsen. En het openbaar vervoer is er al, maar we moeten behouden en verbeteren wat we hebben en dit ook uitbreiden met een project als Gentspoort.”

Harjinder Singh

Adviesraad voor etnisch culturele diversiteit en lid van de denktank

“Ik was positief verrast dat ik mocht meedoen nadat ik me had opgegeven. Zo kan ik mee het verschil maken.”

Jacoba Snoep

Inwoner en lid van de denktank



e Handel en horeca

- De betere ontsluiting door de tram kan een boost geven aan de lokale handel en economie.
- Kwalitatieve fietspaden en extra tramlijnen kunnen zorgen voor meer passage en aantrekkingskracht voor handelszaken.
- Fietspassage is belangrijk voor handelszaken. Veel handelszaken hebben zich hierop georiënteerd doorheen de jaren. Dit kan verder worden uitgebouwd.
- Terrassen zijn erg belangrijk voor horeca. Hier komen extra mogelijkheden, dus dit is een groot pluspunt.



f Waterbuffering

- Waterbuffering is belangrijk. Denk aan een waterdoorlatende trambedding en extra waterinfrastructuur.
- Met een collectieve regenwaterbuis kunnen ook stadswoningen regenwater recupereren zonder een regenwaterput.



9 Publieke ruimte

- De stad kan best georiënteerd zijn naar de publieke ruimte.
- Veel volk op straat geeft een gevoel van veiligheid.
- Groene plekken trekken mensen aan. Zoveel mogelijk vergroenen en ontharden is de boodschap.
- De stad mag geen hitte-eiland worden.
- Minder auto's zorgen voor minder uitstoot en een betere luchtkwaliteit. Over 30 jaar zouden auto's nog maar tot aan de stadsrand moeten kunnen rijden.
- De gevels langs het tracé kunnen vergroend worden.
- Hoppinpunten langs het tracé kunnen aangenaam zijn om te verblijven, met ook extra voorzieningen voor de buurt.
- De inrichting van de publieke ruimte is best inclusief. Een aandachtspunt is om de publieke ruimte niet 'te hip' in te richten, zodat iedereen er zich welkom voelt.



Andere suggesties

- De werfperiode kan gebruikt worden om mensen aan te sporen vaker het openbaar vervoer te gebruiken. De werfperiode is een moment dat mensen wijzigingen verwachten en er ook voor open staan. Dit momentum kunnen we aangrijpen voor de modal shift.
- Flankerende maatregelen voor elke bevolkingsgroep zijn noodzakelijk. Denk aan buurtparkings, extra maatregelen tijdens de werken, werken in 2 ploegen van 6u tot 22u, geen bezoekers laten parkeren in de stad ...
- De opwaardering van een buurt op sociaal, cultureel en economisch gebied kan een buurt minder inclusief maken. Het is moeilijk om dat tegen te gaan. Hoe beter de openbare ruimte wordt, hoe meer kans op gentrificatie. Daarom moeten we ook voldoende inzetten op sociale woningen.
- Tijdelijke invullingen voor sport of horeca kunnen interessant zijn. Dit kan plekken extra waarde geven.
- De werken aan de tramlijn kunnen het mogelijk maken om meer in te zetten op een warmtenetwerk.



“Involving people in a project won't make it perfect. Not involving people in a project will make it terrible.”

Laurens Snauwaert
Inwoner en lid van de denktank

De derde denktank ...

... heeft voorlopig nog niet plaatsgevonden. Eerst bekijken alle projectpartners de ideeën en suggesties uit de eerste twee sessies. In de derde sessie zal hun feedback teruggekoppeld worden naar de denktank. Op dat moment wordt er ook naar het gehele proces van Gentspoort gekeken en zal de denktank de werking van de werkateliers mee evalueren. Op die manier kan de denktank ook uitspraken en suggesties doen over de toekomstige procesaanpak van Gentspoort. *Last but not least* zal dit ook een moment zijn waarop de denktank hun eigen werking evalueert en kijkt in welke vorm en in welk ritme ze verder wensen te werken. Uiteraard wordt dit gehele proces nauw ondersteund en aangestuurd door het projectteam.





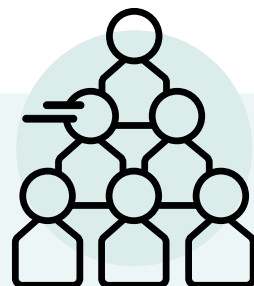
4. Lokale

samenwerking

Lokale samenwerking in cijfers

1
jaar

augustus 2022 - augustus 2023



6

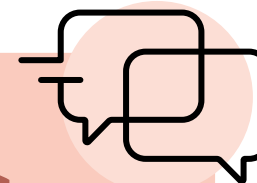
werkateliers

> 70.000

infokranten bedeed

6

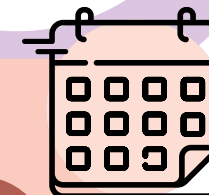
infomomenten



verspreid
over

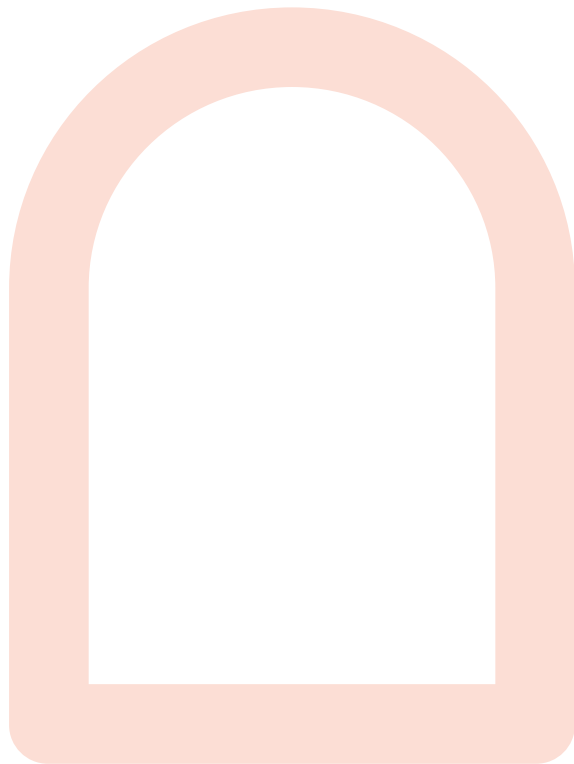
10

dagen



> 370

aanwezig tijdens
werkateliers en infomomenten



Lokale samenwerking

Samenwerking per zone

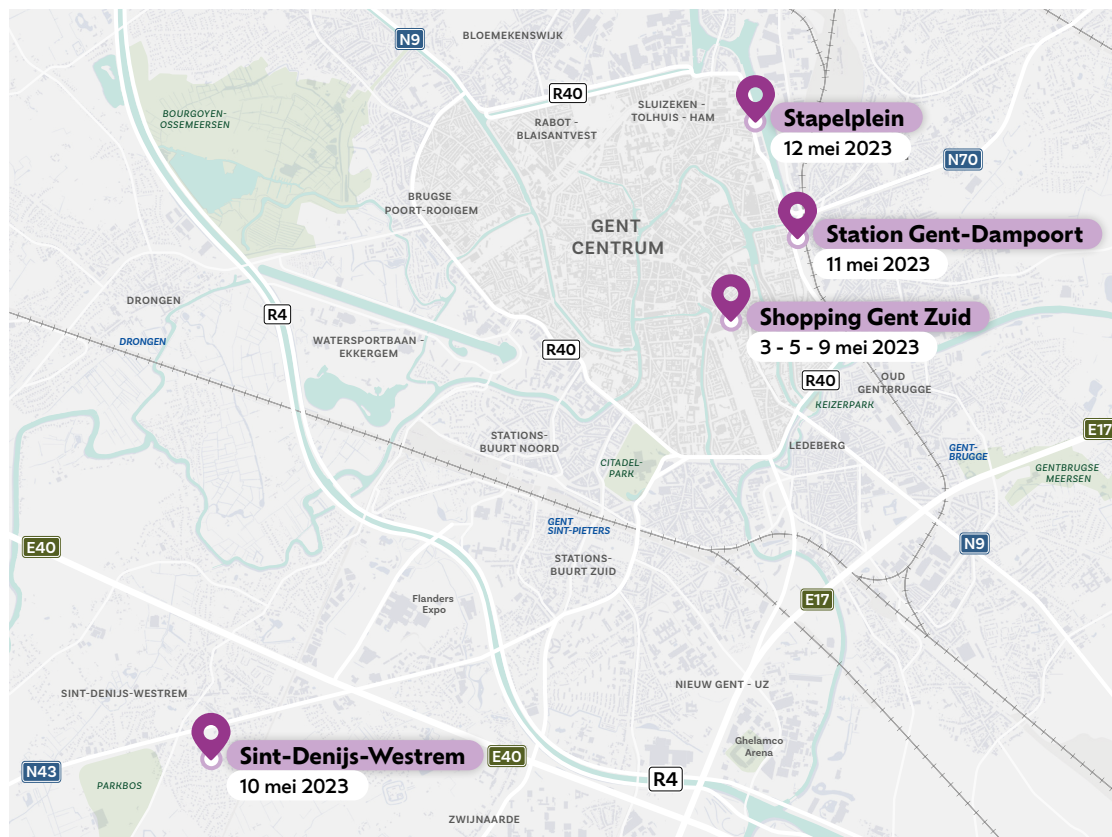
De participatie van Gentspoort verloopt via twee sporen: stadsbreed en locatiegericht. Tijdens de infomomenten van de meerdaagse en de werkateliers verzamelden we vooral locatiegerichte opmerkingen.



Meerdaagse

Op 18 april 2023 zetten Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken Lydia Peeters en Gents burgemeester Mathias De Clercq samen met alle partners hun handtekening onder het ambitiecharter. Dat moment was meteen het **startschot** voor onze eerste **grote publiekscampagne**. Tijdens de Gentspoort Meerdaagse lieten we de stad voor het eerst kennismaken met ons project.

Gedurende tien dagen organiseerden we **zes infostanden op vier locaties**. Meer dan 250 Gentenaren leerden er over het waarom, de projectonderdelen en het proces van Gentspoort. Daarnaast gingen we **uitgebreid in dialoog** en verzamelden we **meningen** van de bezoekers. Geïnteresseerde Gentenaren of gebruikers van de stad konden zich ook ter plekke inschrijven voor de werkateliers of zich kandidaat stellen voor de denktank.



“De meerdaagse vormde het publieke startschot voor Gentspoort. We trokken op zes momenten en op zes locaties naar de Gentenaren toe om hen voor een eerste keer kennis te laten maken met het project.

Een project van deze omvang roept onvermijdelijk vragen op bij de omgeving en dan is het belangrijk dat het projectteam makkelijk bereikbaar is. Het was fijn om op een laagdrempelige manier in gesprek te gaan en de eerste vragen te beantwoorden van de meer dan 250 geïnteresseerden.

Iris Knevels, Wouter Toelen en Margaux Christiaens
Communicatiemedewerkers Gentspoort





“Gentspoort laat zien hoe sterk we zijn als we samenwerken. Het is een project van en voor iedereen in Gent, waarbij elke Gentenaar zijn of haar steentje kan bijdragen. Als managers van het studiebureau staan wij mee in voor het betrekken van alle stakeholders en luisteren we naar alle ideeën en bezorgdheden zodat alle stemmen worden gehoord. We zijn trots om mee te bouwen aan de toekomst van Gent. Gentse neuzen in dezelfde richting, dat is Gentspoort.”

Annelies Anthierens, Kristof Van Parys en Jonas Vanneste
Managers studieteam Gentspoort





“ Samen met de Gentenaars en Gentgebruikers zitten we aan tafel en buigen we ons over de kansen en aandachtspunten voor het project. Door naar hun belangen en verwachtingen te luisteren maken we van Gentspoort een project op maat. De goede ideeën en kritische feedback die we tot nu toe hebben gekregen nemen we mee in ons proces. Ik kijk er alvast naar uit om opnieuw samen aan de slag te gaan.”

Irene van der Craats
Stakeholdermanager Gentspoort





“Het project Gentspoort bevat technische disciplines als mobiliteit, stedenbouw en ecologie, maar ook maatschappelijke draagkracht, socio-culturele meerwaarde en leefkwaliteit zijn belangrijk. Om met al die aspecten zoveel mogelijk rekening te kunnen houden, zijn participatiemomenten met Gentenaren en experts noodzakelijk. Door hen te betrekken kunnen we de behoeften en uitdagingen van het project begrijpen, de doelstellingen verfijnen en de kans vergroten om tot een succesvol resultaat te komen.”

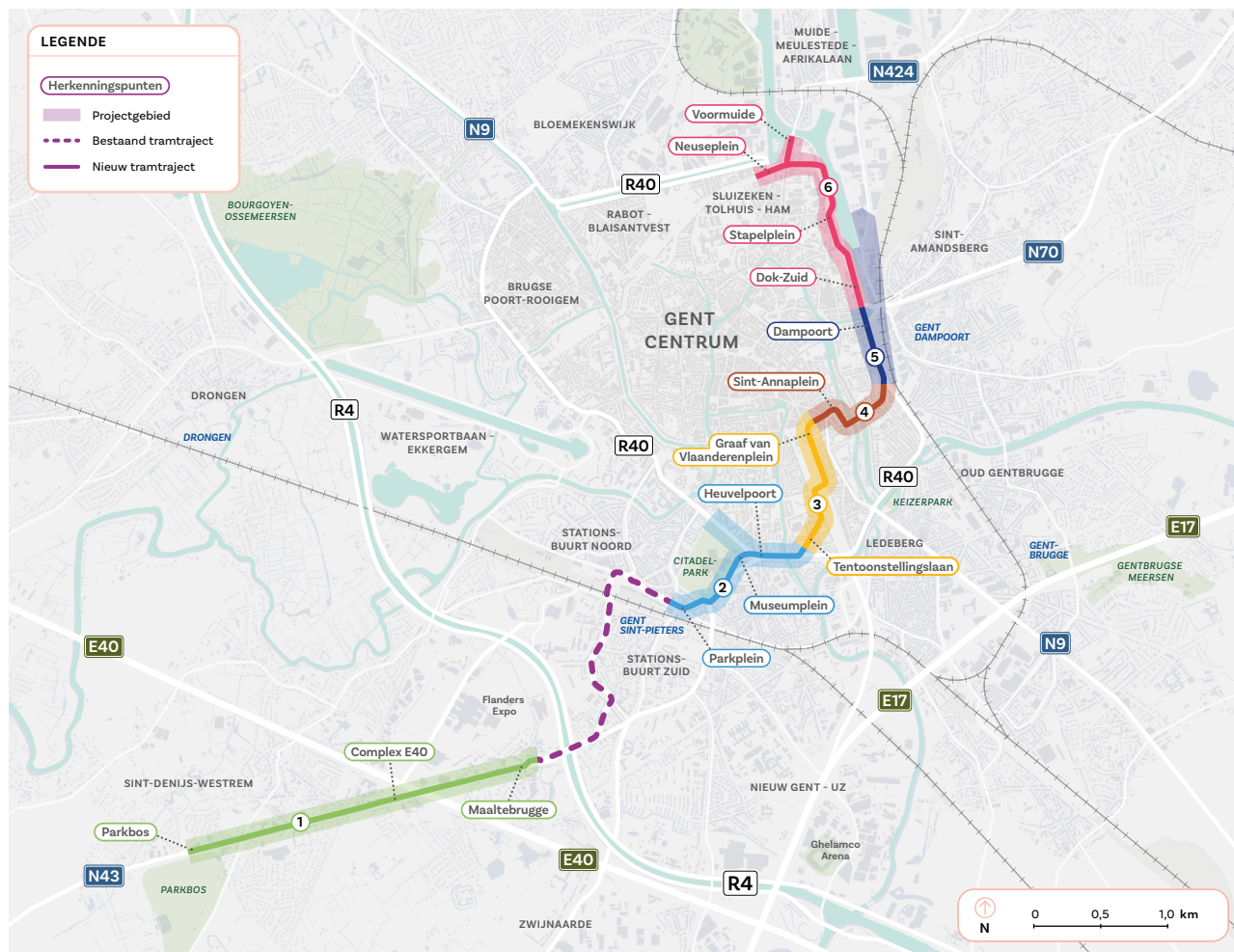
Febe Viaene
Namens de procesbegeleiders van Gentspoort



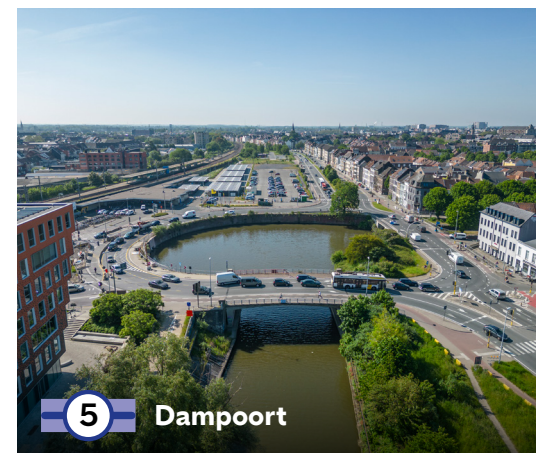
Werkateliers

In de analysenota uit boekdeel 2 bracht het studieteam het projectgebied gedetailleerd in kaart: van de bestaande toestand tot de kansen en aandachtspunten voor de toekomst. Maar niemand kent de Gentse straten beter dan de **mensen die er wonen, werken en leven**. We hebben hun kritische blik nodig om onze kennis over het projectgebied te vervolledigen.

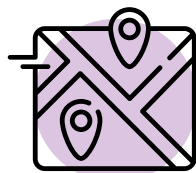
Tijdens de werkateliers zoomen we samen met hen in op **de zes zones van het projectgebied**. In juni vond een eerste ronde van de werkateliers plaats. De input die we daar verzamelden, zijn we nu volop aan het verwerken in het ontwerp. Later volgt een tweede ronde werkateliers.



De 6 zones



Het verloop van de werkateliers



1

Toelichting zone

Eerst namen de projectmedewerkers het woord. Zij presenteerden elke zone en de belangrijkste onderzoeksvragen die er spelen.



2

Gerichte vragen

Tijd om dieper in te zoomen. Met enkele gerichte vragen namen we specifieke pijnpunten onder de loep.



3

Samen aan het werk

De deelnemers dachten in kleine groepjes na over oplossingen.



4

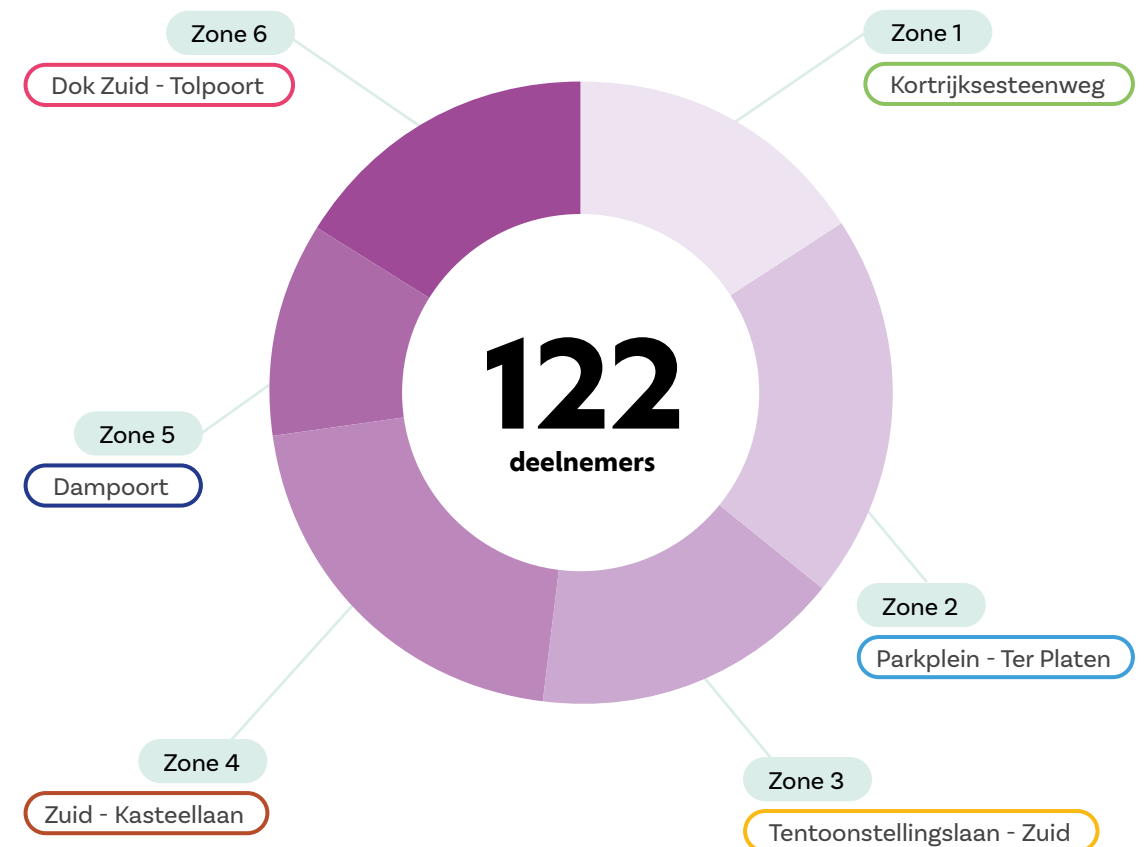
Verlaggeving

Ons team verzamelde alle kritische vragen, ideeën en suggesties in een overzichtelijk verslag.

Wie zit er in de werkateliers?

Bewoners, bezoekers en mensen die er werken: iedereen met een link met Gent kon zich inschrijven voor de werkateliers. Via onze website, nieuwsbrief, Facebookpagina en tijdens de meerdaagse riepen we

iedereen op zich in te schrijven. Met resultaat! In totaal waren er **122 enthousiaste deelnemers**, verspreid over 6 sessies. Via de website houden we iedereen op de hoogte van de volgende ronde van werkateliers.



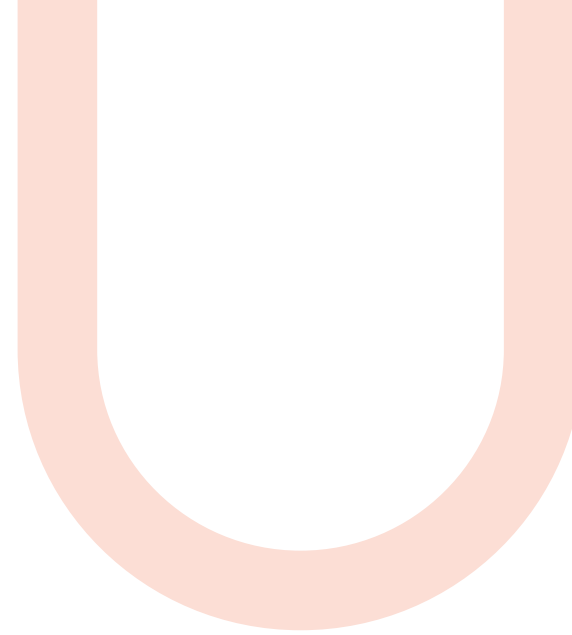
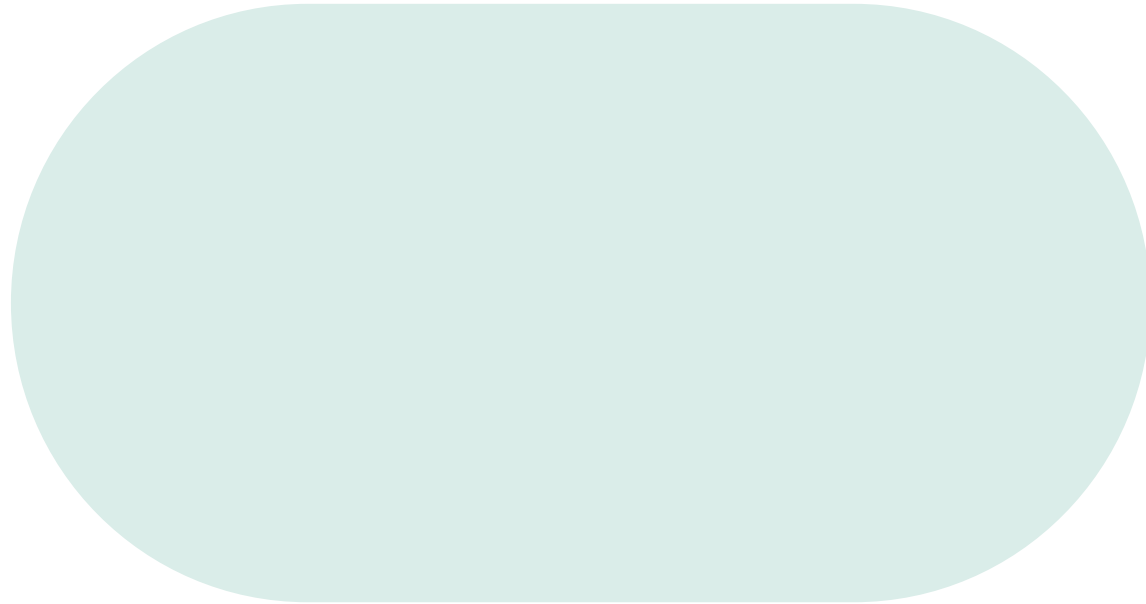


“Gentspoort is er voor de Gentgebruikers en zij krijgen de kans om zich te laten horen. Via de denktank en lokale werkateliers zetten inwoners, het middenveld en de adviesraden hun schouders mee onder het project. Hun bijdrage verfijnt de plannen, opent het gesprek en doet nadenken over een aangenaam tramgebruik op lange termijn.”



Jan Mellebeek
Procesbegeleider participatie





Lokale samenwerking

Algemene input

Tijdens de meerdaagse en de werkateliers ontvingen we veel opmerkingen, vragen en suggesties. Niet alle opmerkingen waren gelinkt aan een specifieke zone. Hieronder staat een selectie van opmerkingen die betrekking hebben op het hele traject.

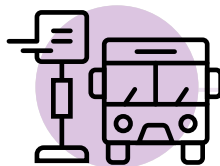
Input van de meerdaagse en werkateliers

Hieronder staan enkel de opmerkingen, niet wat we er wel of niet mee kunnen doen. We nemen alle vragen mee in het ontwerpproces. Tijdens de volgende werkateliers koppelen we terug aan de deelnemers.



“Denken jullie aan toegankelijke voetpaden?”

De toegankelijkheid van voetpaden kwam meermaals terug. Zowel voor voetgangers, andersvaliden, mensen met een kinderwagen ...



“Letten jullie op toegankelijke haltes voor het openbaar vervoer?”

De deelnemers hadden vragen over toegankelijkheid op alle mogelijke manieren: zichtbaarheid van de halte, veiligheid van het bereiken van de halte, fysieke toegankelijkheid van de haltes, opstaphoogte ...



“Hoe zit het met hinder tijdens de werken?”

Dit kwam regelmatig terug. Ook hier kwam de vraag om rekening te houden met andersvaliden.



“Hoeveel bussen gaan er dan nog rijden?”

Omdat heel wat bussen vervangen worden door trams, kwam meermaals de vraag welke bussen wel zullen blijven rijden.



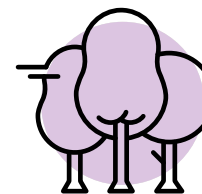
“Houden jullie rekening met andersvaliden?”

Er kwam een duidelijke oproep voor voldoende aandacht voor andersvaliden. Dat ging niet enkel over de haltes (niet te hoog, breed genoeg, toegankelijke trams) maar ook de infrastructuur in het algemeen (leesbare verkeerssituaties, veilige oversteken ...).



“Is er aandacht voor de geschiedenis van de plekken?”

Het Museumplein, het Citadelpark, Sint-Anna en andere plekken langs het traject hebben een rijk verleden. Mensen vroegen zich af of en hoe we hier rekening mee houden.



“Hoe wordt er met groen omgegaan?”

Er waren vragen over ontharding, bestaand groen en mogelijke vergroening.



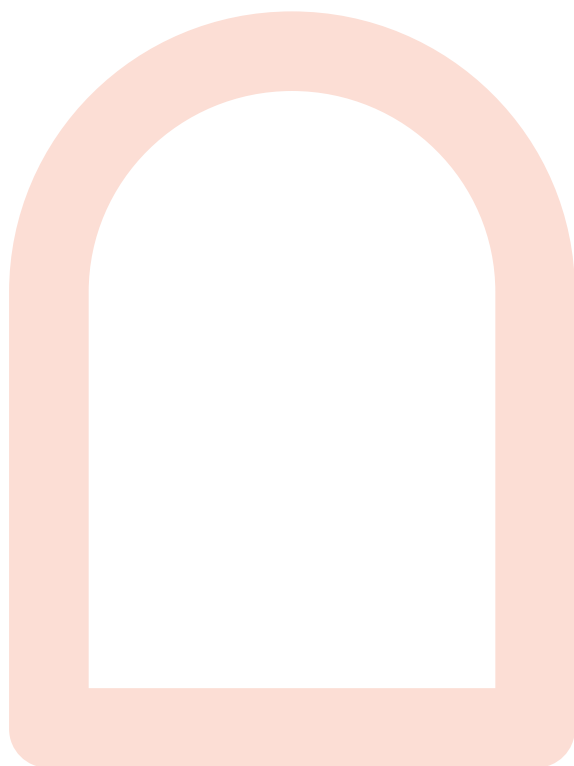
“Wat is het effect voor de auto's?”

Hier hoorden we veel vragen over. Ze gingen vaak over parkeergelegenheid en het effect dat de aanleg van nieuwe tramlijnen hierop heeft. Daarnaast kwamen ook verschillende vragen over doorstroming en afslagbewegingen die wel of niet mogelijk blijven.



“Houden jullie rekening met fietsveiligheid?”

Er waren veel vragen over fietsers. Vooral over alle nieuwe types die in opmars zijn zoals de bakfiets, speedpedelec en elektrische fiets of step.



Lokale samenwerking

Input per zone

Deze ideeën en opmerkingen zijn gelinkt aan specifieke locaties in een van de zones. Op de volgende pagina's vind je een bloemlezing van enkele suggesties. De volledige lijst van suggesties wordt verder bestudeerd.



Zone 1:

Kortrijksesteenweg



Besproken onderwerpen:

- | | |
|--|---|
| 1. Vrije bedding voor de tram | 8. Parkeren |
| 2. Veilig oversteken met de fiets en te voet | 9. Halte Parkbos als poort naar het groen |
| 3. Comfortabel en veilig fietsen | 10. Vlotte doorgang onder de spoorweg |
| 4. Groen in het straatbeeld | 11. Veilige omgeving aan op- en afritten |
| 5. Ruimte voor water | 12. Nieuwe omgeving 'Maria Middellares - Don Bosco' |
| 6. Overzichtelijk wegbeeld en kruispunten | |
| 7. Keren met de auto en vrachtwagen | |

“De zichtbaarheid aan het oprittencomplex E40 is beperkt en zorgt voor conflicten.”

“Op enkele plekken belemmeren struiken het zicht voor fietsers.”

“Tussen de rotonde Drie Sleutels en het complex van de E40 sta je vaak aan te schuiven.”

“De tunnel is te steil voor veel fietsers.”

“Waar komt er een *park & ride*? Veel mensen zullen met de auto tot aan de halte gaan.”

“Aan kruispunt Carrefour krijgen auto's en voetgangers op hetzelfde moment groen. Dit is gevaarlijk.”

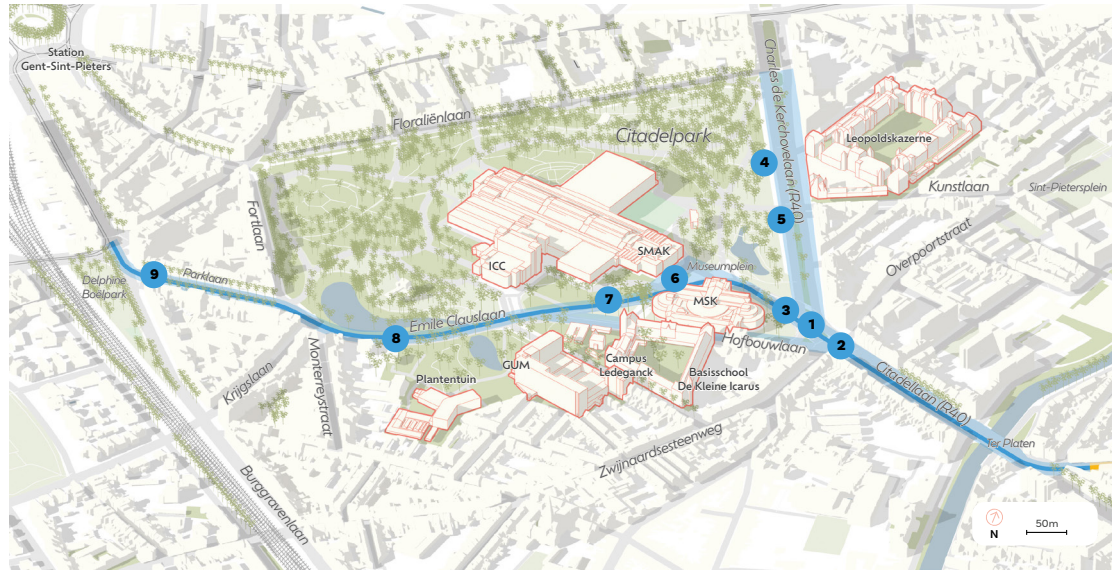
“De oversteekbaarheid voor fietsers is een aandachtspunt, zeker aan de tramsporen.”

“De keerbeweging aan de spoorlijn is te smal. Kerende vrachtwagens rijden er vaak over het fietspad.”

“Hopelijk zal met de komst van de tram de oversteekbaarheid van de N43 verbeteren want nu is het een echte barrière tussen het noordelijk en zuidelijk gelegen deel van Sint-Denijs-Westrem.”

Zone 2:

Parkplein – Ter Platen



Besproken onderwerpen:

- | | |
|--|--------------------------------------|
| 1. Tunnel onder Heuvelpoort | 5. Vlotte fiets- en wandelverbinding |
| 2. Aandacht voor tunnelmonden | 6. Groen en autovrij Museumplein |
| 3. Tramhalte aan musea en studentenbuurt | 7. Aandacht voor erfgoed en bomen |
| 4. Veilig en vlot de ring oversteken | 8. Autoluwe Parklaan |
| | 9. Slimme ordening Emile Clauslaan |

“Je wil ‘s nachts niet door het park fietsen. De Zwijnaardsesteenweg, Ledeganckstraat, Krijgslaan en de N60 zijn dus belangrijke fietsverbindingen.”

“Is er geen risico dat automobilisten bovengronds zullen rijden om files in de tunnel aan de Heuvelpoort te vermijden?”

“Voetgangers zouden vlot van de halte aan de Heuvelpoort moeten kunnen wandelen. Het zou niet mogen dat ze op een eilandje of voor een rood licht moeten wachten.”

“De bussen kunnen rijden via de grotere wegen, niet de kleine woonstraten.”

“Is een centrale halte tussen twee sporen een mogelijkheid? Dat neemt minder ruimte in beslag.”

“Het kruispunt van de N60 met Parklaan en Fortlaan is een belangrijk oversteekpunt voor fietsers en voetgangers, maar is vandaag heel gevaarlijk.”

“Er lijken veel parkeerplaatsen te verdwijnen op en rond het tracé. Er is wel voldoende capaciteit nodig.”

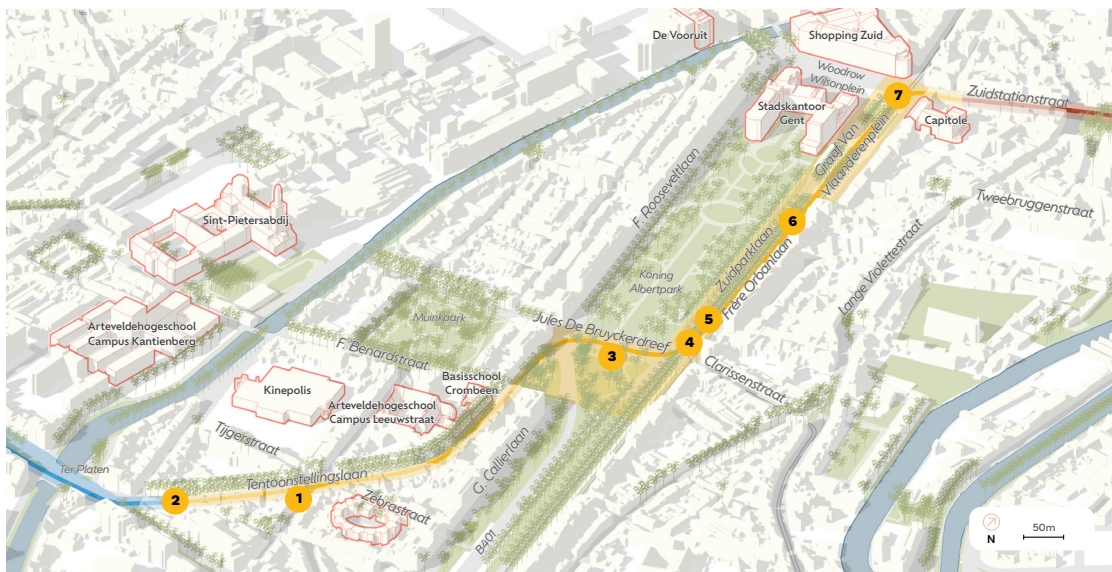
“Het Museumplein kan maximaal vergroend worden. Dit was vroeger deel van het park en het is goed voor de klimaatadaptatie.”

“Het Citadelpark is het grootste park van het centrum van Gent. Doorheen de tijd is er al veel geknaagd aan het park. Dit project is dé kans om het in ere te herstellen.”

“Voor ouderen en mensen met een beperking zouden alle straten met de auto bereikbaar moeten blijven. Zo kan je ook met zware boodschappentassen met de auto aan je voordeur geraken.”

Zone 3:

Tentoonstellingslaan – Zuid



Besproken onderwerpen:

1. Autoluwe Tentoonstellingslaan
2. Halte in de Tentoonstellingslaan
3. Groene De Bruyckerdreef
4. Halte in de omgeving van de Vijfwindgatenstraat
5. Slimme indeling voor Zuidparklaan en Frère-Orbanlaan
6. Vlot fietsen en wandelen naar het park
7. Nieuw Graaf van Vlaanderenplein

“De Tentoonstellingslaan heeft veel historische gevels. Wordt hier rekening mee gehouden in het ontwerp?”

“Ook al is de Tentoonstellingslaan geen hoofdfietsroute, de veiligheid voor fietsers blijft belangrijk.”

“Blijft de wijk aan de kant van de Tentoonstellingslaan bereikbaar met het openbaar vervoer?”

“Er moeten afspraken gemaakt worden over laden en lossen in de Tentoonstellingslaan.”

“Als de tramsporen aantakken via de Jules De Bruyckerdreef moeten fietsers hier in de toekomst een tramspoor kruisen. Kan dit vermeden worden?”

“Het kruispunt van het Woodrow Wilsonplein richting Zuidstationstraat is erg gevaarlijk. Kan dit beter in de toekomst?”

“Fietsers die langs de Kantienberg naar beneden rijden, komen met veel snelheid de François Benardstraat ingereken. Dat levert ook zonder tram al gevaarlijke situaties op.”

“De Muinkparkwijk is een drukke studentenbuurt. Veel fietsenrekken zijn dus belangrijk.”

“De bestaande bomen in de Tentoonstellingslaan moeten zoveel mogelijk behouden worden.”

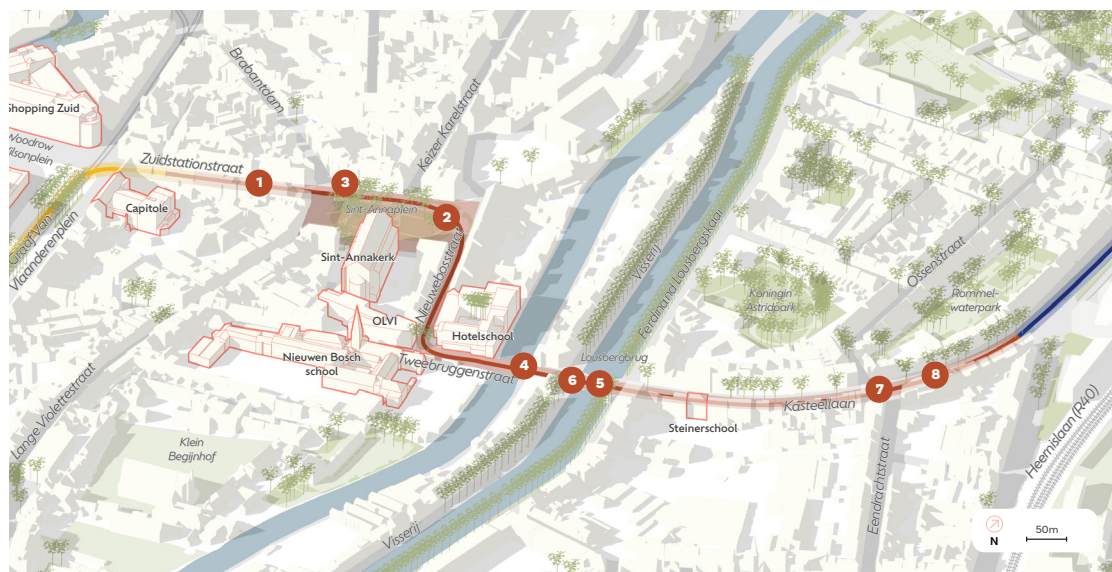
“Veel bewoners in de Tentoonstellingslaan hebben geen garage en moeten op straat parkeren. Het is dus belangrijk dat er voldoende parkeerplekken overblijven.”

“Het fietspad op de Zuidparklaan is verzadigd. Kunnen fietsers en voetgangers en fietsers gescheiden worden?”

“De haltes van de tram mogen niet te ver uit elkaar liggen.”

Zone 4:

Zuid – Kasteellaan



Besproken onderwerpen:

- | | |
|--|--|
| 1. Aangename Zuidstationstraat | 5. Nieuwe Lousbergbrug |
| 2. Nieuw Sint-Annaplein | 6. Fietsen op en langs de Lousbergbrug |
| 3. Aandacht voor erfgoed | 7. Vrije trambedding op de Kasteellaan |
| 4. Tramhalte in de omgeving van de Tweebruggenstraat | 8. Groene en aangename Kasteellaan |

“Aan beide kanten van de Zuidstationstraat liggen gevaarlijke kruispunten.”

“Er zijn heel veel voetgangers in deze zone. De voetpaden zouden breder moeten.”

“Aan de scholen is er veel verkeer van ouders die hun kinderen afzetten.”

“De onderdoorgang voor fietsers onder de Lousbergbrug langs de Visserij gaat heel belangrijk zijn.”

“Kan het autovrij plein voor de kerk niet benut worden om het park groter te maken?”

“Als er parkeerplaatsen verdwijnen op de Kasteellaan zijn er alternatieven nodig.”

“Het kruispunt naar de Tweebruggenstraat is heel gevaarlijk voor fietsers en voetgangers.”

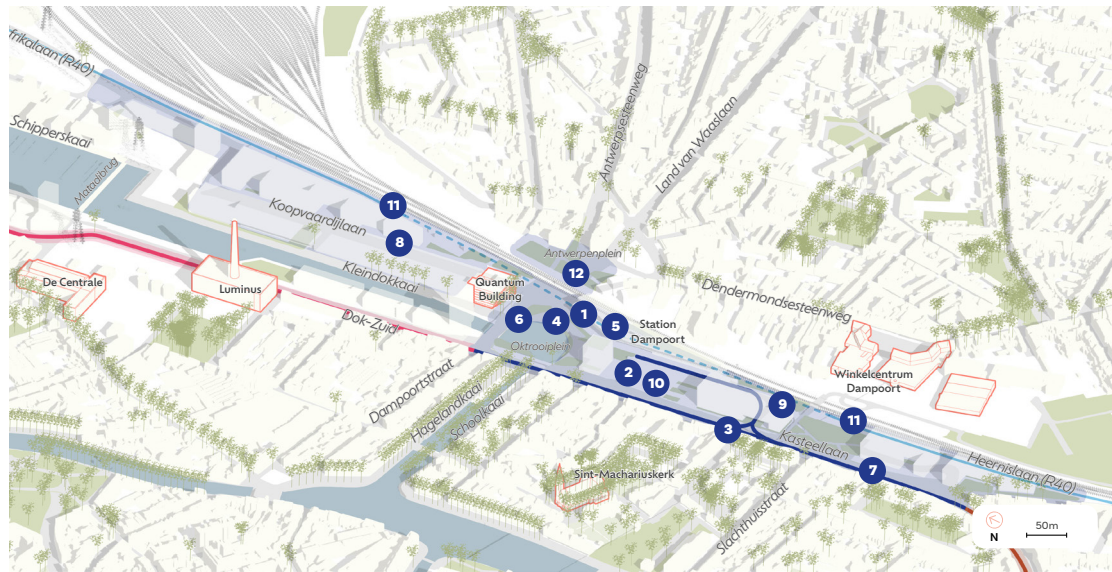
“De Kasteellaan heet niet voor niets een ‘laan’. Het groen is en blijft heel belangrijk.”

“Aan de halte in de Tweebruggenstraat staan vaak veel leerlingen te wachten. Hier is voldoende ruimte belangrijk, zodat iedereen veilig kan wachten.”

“Fietsers steken niet graag over op de Lousbergskaaï. Ze rijden vaak via de Eendrachtstraat, hoewel die niet veel veiliger is.”

Zone 5:

Dampoort

**Besproken onderwerpen:**

- | | |
|----------------------------------|---|
| 1. Tunnel onder Dampoort | 8. Verbinding met het centrum |
| 2. Aandacht voor tunnelmonden | 9. Ruimte voor fietssnelweg |
| 3. Nieuw stationsgebouw | 10. Kasteellaan (R40) autoluw, Oktrooibrug autovrij |
| 4. Knooppunt van mobiliteit | 11. Nieuwe inrichting Koopvaardijlaan |
| 5. Ondergrondse parking | 12. Blik op de toekomst |
| 6. Vrije bus- en trambaan | |
| 7. Publieke ruimte aan het water | |

“Ten oosten van de spoorweg ligt een hele gordel met gebouwen uit de 19e eeuw. Hier is zeker aandacht voor nodig.”

“Conflictvrije verbindingen voor fietsers en voetgangers zijn heel belangrijk in deze zone.”

“De Dampoort is een belangrijke toegangspoort. Kan deze entree aantrekkelijker?”

“Er is een groot contrast tussen de geplande ontwikkelingen en de huidige toestand in de Dampoortwijk.”

“Er is veel parkeerdruk in de omgeving. Voor pendelaars gaat er ook geen echte parking zijn. Is het een idee om die parking ook open te stellen voor bewoners en diensten uit de buurt?”

“Welke impact gaat de tunnel, en vooral de tunnelmonden, hebben op de geluidsoverlast en luchtkwaliteit? Gaat dit een negatief effect hebben?”

“Een toegang voor kajaks aan het water kan een meerwaarde zijn, vooral aan de oostkant van de zwaikom. Ook een looproute voor joggers zou fijn zijn, met bomen en schaduw.”

“Bij een werf als dit is signalisatie van levensbelang.”

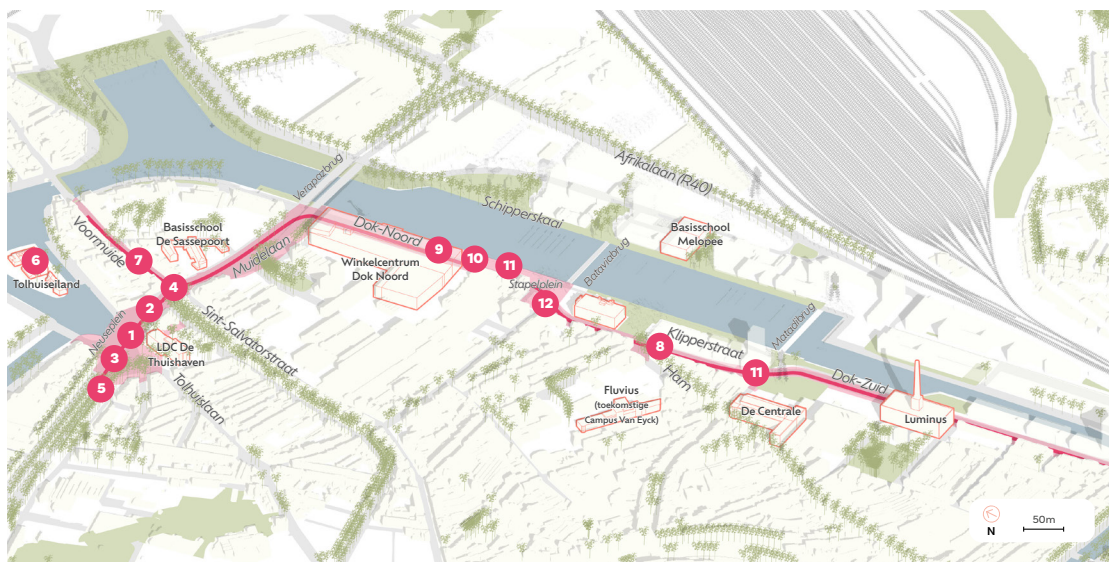
“Gaat de verkeersdrukke zich niet verplaatsen naar straten buiten het projectgebied?”

“Is het niet te moeilijk om zo'n groot plein over te steken?”

“Fietsers uit Sint-Amandsberg richting het centrum moeten twee verkeerslichten en drukke kruispunten kruisen. Dat is jammer. Hoe kan dit zo vlot mogelijk verlopen voor fietsers?”

Zone 6:

Dok Zuid – Tolpoort



Besproken onderwerpen:

- | | |
|--|---|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Vrijliggende trambedding 2. Dokken worden minder druk 3. Wandel- en fietspromenade langs het water 4. Twee haltes langs de dokken 5. Stapelplein wordt kwalitatief heringericht | <ol style="list-style-type: none"> 6. Voormuide wordt minder druk 7. Veilige en overzichtelijke Tolpoort 8. Nieuwe halte aan Tolpoort 9. Water naar de Blaisantvest 10. Tolhuiseiland 11. Veilig met de fiets en te voet 12. Aandacht voor publieke ruimte |
|--|---|

“Er zijn de laatste jaren veel woningen bijgekomen met verschillende leeftijdsgroepen. Bij de heraanleg moet met elke leeftijdsgroep rekening gehouden worden.”

“Aan Dok-Noord vinden heel veel leveringen plaats. Daar moet aandacht voor zijn in het ontwerp.”

“Het Stapelplein zou een ontmoetingsplek kunnen zijn voor ouders van leerlingen van de omliggende scholen. Is dat mogelijk?”

“Tijdens de werken aan de Verapazbrug was er lange tijd een fietsverbinding buiten gebruik. Kunnen de werken zo georganiseerd worden dat dit niet opnieuw het geval is?”

“Op de promenade aan de overkant is het vandaag heel onduidelijk wat fietspad en wat voetpad is. Dat kan duidelijker.”

“Het kruispunt Tolhuis is zeer gevaarlijk. Een ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers zou een hele verbetering zijn.”

“Het mobiliteitsonderzoek van Gentspoort moet breed genoeg gebeuren. Wat zal de impact zijn van het verkeersvrij maken van Dok-Noord?”

“Je moet makkelijk kunnen overstappen tussen bus en tram aan Tolpoort.”

“Er zijn veel belangrijke fietsverbindingen van Nieuwevaart naar het centrum en van Tolhuis naar het noorden. Hier moet rekening mee gehouden worden.”

“Aan Dok-Zuid is het belangrijk om vlot en veilig te fietsen. Dit impliceert ook minder groen aan de kade zelf, en meer groen in de Klipperstraat. Zitbankjes aan de fietsbruggen zouden ook super zijn.”

“Met de ontwikkelingen aan de dokken verdwijnen parkeerplaatsen. Er zijn zeker voldoende plaatsen nodig.”

“De promenade moet breed genoeg zijn. Kan er ook groen langs de promenade komen?”

Opdrachtgever
De Werkvennootschap

Auteurs
De Werkvennootschap
Sweco Belgium
Connect

Fotografie
Sweco Belgium
Jeroen Willems
Connect

Grafisch Ontwerp
Connect

Verantwoordelijk uitgever
Wouter Casteels,
De Werkvennootschap
Botanic Tower – Sint-Lazaruslaan 4-10
1210 Brussel
www.dewerkvennootschap.vlaanderen

Het project Gentspoort biedt een antwoord op enkele hardnekkige mobiliteitsknelpunten in Gent. De Vlaamse overheid wil met dit totaalplan de leefbaarheid en bereikbaarheid van Gent verbeteren. En dat met ingrepen aan de infrastructuur en aanpassingen aan de publieke ruimte.



Het project zorgt voor 10 kilometer aan nieuwe tramlijnen: door de aanleg van de **nieuwe tramlijn 7** en de verlenging van **tramlijn 4** ontstaat er een verbinding van zuid (Parkbos) naar noord (Voormuide).



Twee tunnels, onder **Dampoort** en **Heuvelpoort**, brengen het autoverkeer ondergronds, waardoor er bovengronds kansen ontstaan voor stadsvernieuwing en de zachte weggebruikers.



De stationsomgeving Dampoort wordt heringericht tot een transferium waar je vlot en veilig kan overstappen tussen verschillende vervoerswijzen. Ook een groot aantal betekenisvolle plekken langs het nieuwe tramtraject krijgt een **kwaliteitsvolle heraanleg**.